
СИБИРСКИЕ СТРОИТЕЛИ: СОБЫТИЯ И СУДЬБЫ
СИБИРСКИЕ СТРОИТЕЛИ: СОБЫТИЯ И СУДЬБЫ
СБОРНИК СТАТЕЙ
Всероссийской научной конференции
г. Сургут, 25–26 ноября 2016 года


БУ ВО ХАНТЫ-МАНСИЙСКОГО АВТОНОМНОГО ОКРУГА – ЮГРЫ
«СУРГУТСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»
Институт гуманитарного образования и спорта
Кафедра всеобщей истории и археологии
Кафедра истории России
СИБИРСКИЕ СТРОИТЕЛИ: СОБЫТИЯ И СУДЬБЫ
Сборник статей
Всероссийской научной конференции,
г. Сургут, 25–26 ноября 2016 года
г. Курган
2017

Уважаемые участники конференции!



Отечественная строительная промышленность имеет богатую историю, динамично развивается в настоящее время и характеризуется высоким потенциалом и перспективами. Её успехи зависят, прежде всего, от профессиональных знаний и опыта строителей. Именно труд строителей, их судьбы составляют гордость строительной отрасли как одного из приоритетных направлений в экономике России и Ханты-Мансийского автономного округа – Югры, которая в этом году празднует знаменательный юбилей – 50 лет!

В названии конференции отражён ценностный подход к её идее. Цель конференции – обозначить роль строителей в истории Российского государства, поразмышлять о том, какой вклад внесли югорские строители в развитие Западно-Сибирского нефтегазового комплекса. Ведь именно человеческий фактор стал определяющим условием того влияния, которое было оказано строительной отраслью Западной Сибири на развитие России. Характер сибирских строителей, сформировавшийся в суровых климатических и геополитических условиях нашего региона, проявляется как набор высоких физических и духовно-нравственных качеств: силы, выносливости, трудолюбия, выдержки, воли, верности, любви к Родине и своему народу. Именно благодаря им в кратчайшие сроки осуществлялись масштабные проекты индустрии, имеющие не только региональное, но и всесоюзное значение. Вопросы создания строительной отрасли и трудовых коллективов являлись основополагающими при формировании производственного потенциала сибирского региона.

Результаты эффективного диалога учёных и всех участников конференции отражены в её резолюции. Акцент сделан на необходимости поддержать традицию проведения всероссийских научных конференций по истории строительной отрасли в целях налаживания диалога между производственной элитой и историческим научным сообществом. Конференция содействует обеспечению сохранения исторической памяти строительного освоения Сибири. Исторический опыт необходимо учитывать при разработке стратегических программ развития строительного комплекса России.

Пусть работа конференции будет успешной: диалог – конструктивным, дискуссия – эффективной. Желаю вам обогатиться новыми знаниями и всегда находить поддержку своих научных взглядов.

Сергей Михайлович Косенок
Ректор Сургутского государственного университета, д.пед.н., профессор, Заслуженный учитель РФ

Уважаемые друзья!



На конференции «Сибирские строители: события и судьбы» тема строителей впервые зазвучала как тема научных подходов к освоению той истории строительной отрасли, которая существует здесь, в Западной Сибири. И я искренне этому рад. Мы привыкли говорить о нефтяниках, об их свершениях и подвигах, привыкли говорить о геологах, мы помним о том, что мощнейшее геологическое объединение было создано на территории Сургута. Говорим об энергетиках, как работниках отрасли, которая обеспечивает жизнь самым необходимым. И как-то забываем, что люди, построившие все то, что эксплуатируется и нефтяниками, и геологами, и энергетиками, не говоря уже о социальной сфере, остаются за кадром, как будто являются только лишь обслуживающей отраслью. Они строят всегда для кого-то, кому-то передают построенное и идут дальше, снова выполняя заказы.

Строительство в преломлении к нашему региону – Западной Сибири, с взглядом в ту историю, как оно здесь развивалось, можно изучать через события и судьбы. Но его можно исследовать и через те новации и открытия, которые были сделаны отчасти вынужденно, отчасти из творческого подхода и желания двигаться.

Давайте вспомним, как начиналось строительство того же города Сургута: отсутствие железной дороги, автомобильных дорог, доставка всего необходимого – только «с воды». Вспомним, что наше строительство отличалось от традиционных строек тем, что оно охватывало огромные территории – шло освоение нефтяных месторождений, разбросанных на сотни и сотни километров без каких-либо дорог и возможностей подвоза материалов в летний период. Давайте вспомним строительство, которое начиналось без строительной индустрии как таковой. Ближайшая строительная индустрия, и то в минимуме, находилась в Тюмени, все остальное, из чего возводились первые дома, – еще дальше. А в каких условиях все начиналось! Свайные основания применялись совсем-совсем редко, те вещи, которые внедрялись здесь впервые, – гидрофобная изоляция, выторфовка, строительство без выторфовки на консолидированных торфах, домостроение, 164-я серия, уникальные объекты – ГРЭС-1 и ГРЭС-2 на такой территории, оторванной от Большой земли, без какого-либо транспортного сообщения. Вспомним кадровый голод, когда люди в 30 лет становились управляющими трестами, начальниками управлений. Я пришел в 1974 году в управление и был первым прорабом с высшим образованием, все остальные – практики, закончившие школу мастеров или просто дошедшие из бригадиров до уровня мастеров и прорабов. Создание трестов проходило в очень сжатый исторический период:

сегодня принималось решение – завтра начинали работать. Если все эти темпы, события, обстоятельства и ситуации наложить друг на друга, то мы, безусловно, имеем уникальный исторический опыт развития строительной отрасли в Западной Сибири, Тюменской области и на ее Севере.

Таким образом, у нас есть огромное поле деятельности для научной общественности. При этом мы зачастую относимся к тем событиям, которые происходят сегодня или происходили вчера, не как к истории – историей они становятся через многие-многие годы и десятилетия. Но сегодня тот случай, когда эту историю можно писать еще по воспоминаниям и документам, которые есть, можно говорить с людьми, которые стали первопроходцами и были свидетелями и участниками многих трудовых свершений. На конференции «Сибирские строители: события и судьбы» мы ее начинаем. Она важна не только для работников музея, сферы образования, высшей школы, но и для создания строительного факультета, а в перспективе – строительного института в составе Сургутского государственного университета. Этому поможет изучение традиций, потому что ребята, которые сегодня придут учиться, должны знать, что они пришли не на пустое место.

Хотелось бы, чтобы конференция стала традиционной, чтобы она дала старт многим начинаниям, в том числе и молодых ученых, позволяющим поднять этот пласт недалеко ушедшей истории. И, конечно же, изучить все то, что происходило, дать этому настоящую оценку и застолбить в истории не только города Сургута, но и Тюменской области и Западной Сибири. Давайте считать это началом большой деятельности!

Александр Леонидович Сидоров
Депутат Государственной Думы
Российской Федерации,
Председатель Попечительского совета СурГУ

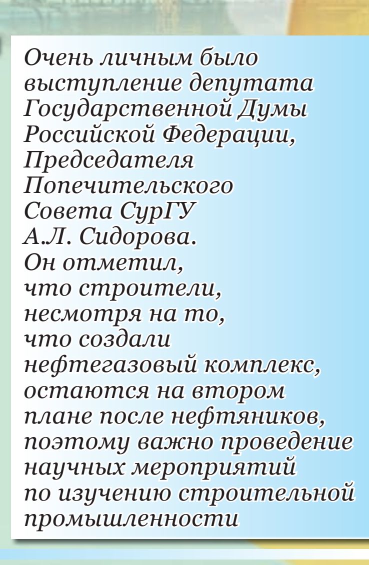


МГНОВЕНИЯ ВСЕРОССИЙСКОЙ НАУЧНОЙ КОНФЕРЕНЦИИ «СИБИРСКИЕ СТРОИТЕЛИ: СОБЫТИЯ И СУДЬБЫ» (25–26 ноября 2016 г.)

Открыл конференцию ректор Сургутского государственного университета С.М. Косенок, рассказавший о высокой роли строителей в развитии нашего региона и всей страны



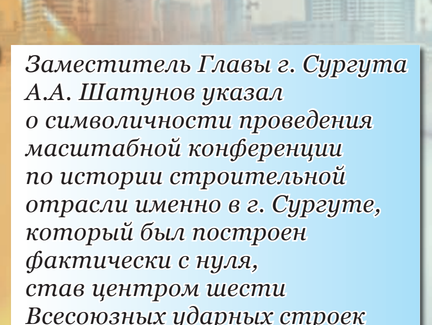




Очень личным было выступление депутата Государственной Думы Российской Федерации, Председателя Попечительского Совета СурГУ А.Л. Сидорова. Он отметил, что строители, несмотря на то, что создали нефтегазовый комплекс, остаются на втором плане после нефтяников, поэтому важно проведение научных мероприятий по изучению строительной промышленности







Заместитель Главы г. Сургута А.А. Шатунов указал о символичности проведения масштабной конференции по истории строительной отрасли именно в г. Сургуте, который был построен фактически с нуля, став центром шести Всесоюзных ударных строек





О становлении себя как строителя в период бурного строительства Сургута рассказал Президент Ассоциации строительных организаций Сургута и Сургутского района А.М. Сафиоллин. Он отметил, что проведение научной конференции по истории строительной отрасли – это уже событие



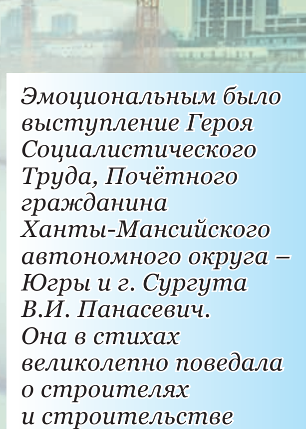


Скромно и душевно пожелал успешной работы участникам конференции генеральный директор ООО «Сибпромстрой-Югория» А.Ю. Сурлевич



О важности создания аудитории-музея в СурГУ, посвященного строительству Сургута, говорила директор Сургутского краеведческого музея М.Ю. Селянина

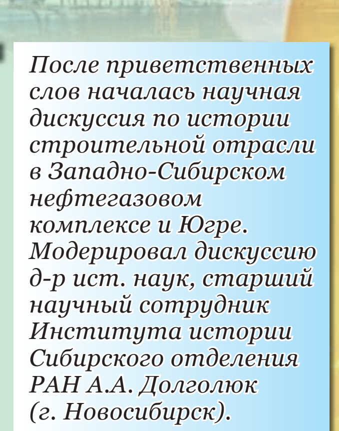




Эмоциональным было выступление Героя Социалистического Труда, Почётного гражданина Ханты-Мансийского автономного округа – Югры и г. Сургута В.И. Панасевич. Она в стихах великолепно поведала о строителях и строительстве Сургута



Слушателями конференции выступили студенты направлений «История», «Музеология» и «Строительство» Сургутского государственного университета

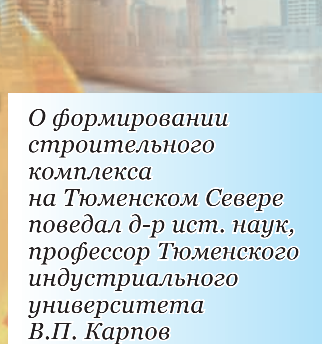


После приветственных слов началась научная дискуссия по истории строительной отрасли в Западно-Сибирском нефтегазовом комплексе и Югре. Модерировал дискуссию д-р ист. наук, старший научный сотрудник Института истории Сибирского отделения РАН А.А. Долголюк (г. Новосибирск).

Открывая дискуссию, А.А. Долголюк рассказал о высокой роли строителей Тюменской области в составе кадрового потенциала Сибири и России в период 1946–1990 гг. Доклад вызвал споры по поводу подсчёта численности строителей в нефтегазовом комплексе Западной Сибири







О формировании строительного комплекса на Тюменском Севере поведал д-р ист. наук, профессор Тюменского индустриального университета В.П. Карпов





Фундаментальным было выступление д-ра ист. наук, профессора Тюменского индустриального университета Г.Ю. Колевой, которая рассказала об этапах становления и развития строительного комплекса Западно-Сибирского нефтегазодобывающего района. Выступления В.П. Карпова и Г.Ю. Колевой вызвали горячее обсуждение границ периодов эволюции строительной отрасли в нефтегазовом регионе



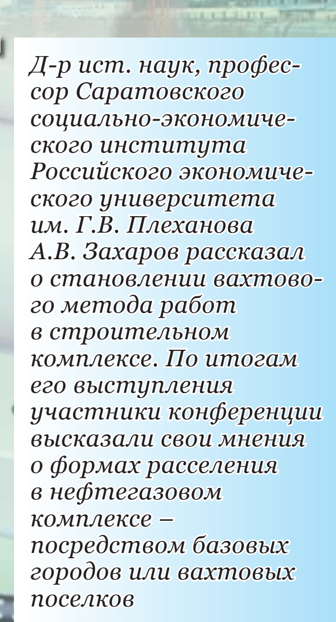


Д-р ист. наук, профессор СурГУ А.И. Прищепа изложил героическую историю развития строительной индустрии в г. Сургуте в 1960–1970-х гг.



Интерес вызвал доклад канд. ист. наук, старшего преподавателя СурГУ И.Н. Стася о формировании профессиональной идентичности строителей в Сургуте и Нефтеюганске и большом конфликте между нефтяниками и строителями в первой половине 1960-х гг. После доклада участники конференции отметили необходимость расширения знаковых мест и памятников сургутским и югорским строителям





Д-р ист. наук, профессор Саратовского социально-экономического института Российского экономического университета им. Г.В. Плеханова А.В. Захаров рассказал о становлении вахтового метода работ в строительном комплексе. По итогам его выступления участники конференции высказали свои мнения о формах расселения в нефтегазовом комплексе – посредством базовых городов или вахтовых поселков



О проблемах жилищного строительства в условиях спецпоселений Югры в период 1930–1950-х гг. рассказал канд. ист. наук, доцент Сургутского института нефти и газа, старший преподаватель СурГУ А.С. Иванов





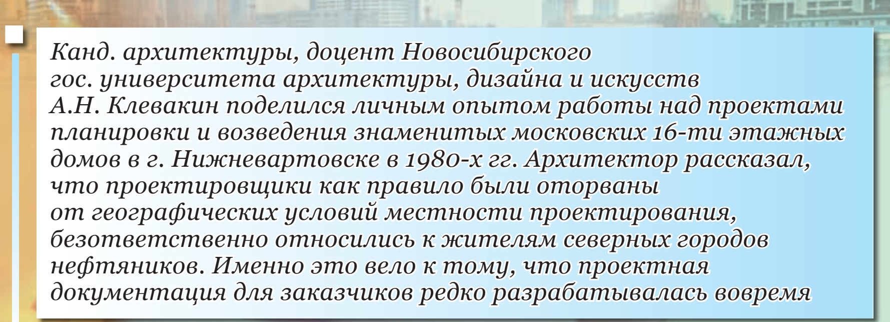
Д-р ист. наук, профессор Тюменского индустриального университета Н.Ю. Гаврилова отметила роль человеческого фактора и важности мемуарной литературы в изучении индустриального освоения региона



Д-р филос. наук, канд. ист. наук, профессор Нижневартовского гос. университета Н.В. Сапожникова поведала о становлении культуры и ментальности при строительстве Нижневартовска



Заведующий кафедрой истории России, канд. ист. наук, доцент СурГУ Д.В. Кирилюк поделился с аудиторией проблемами школьного строительства в Югре в советский период



Канд. архитектуры, доцент Новосибирского гос. университета архитектуры, дизайна и искусств А.Н. Клевакин поделился личным опытом работы над проектами планировки и возведения знаменитых московских 16-ти этажных домов в г. Нижневартовске в 1980-х гг. Архитектор рассказал, что проектировщики как правило были оторваны от географических условий местности проектирования, безответственно относились к жителям северных городов нефтяников. Именно это вело к тому, что проектная документация для заказчиков редко разрабатывалась вовремя





Аспирант СурГУ А.А. Исмагилов рассказал о строительстве аэропортовых комплексов в ХМАО-Югре



Участники конференции после плодотворной работы в первый день заседания



РЕГИСТРАЦИЯ УЧАСТНИКОВ











ИСМАГИЛОВ АРТУР АСКАРОВИЧ
г. Сургут
25-26 ноября 2016
МИЛЕВСКИЙ ОЛЕГ АНАТОЛЬЕВИЧ
г. Сургут
ГАВРИЛОВА НАДЕЖДА ЮРЬЕВНА
МАНТИКОВА ЭЛЬМИРА КУРМАНГАЗИЕВНА
Сургутский государственный университет
г. Сургут
25-26 ноября 2016
г. Сургут
«Всероссийская научная конференция «Сибирские строители: события и судьбы»
МАУЛЬ ВИКТОР ЯКОВЛЕВИЧ

МГНОВЕНИЯ ДИСКУССИИ





Д-р биол. наук, доцент, проректор по научной и инновационной работе СурГУ О.Г. Литовченко и канд. ист. наук, доцент, заведующая кафедрой всеобщей истории и археологии СурГУ М.А. Авимская

На переднем плане коллеги из СурГУ – канд. ист. наук, доцент О.А. Задорожняя и преподаватель Э.К. Мантикова





Актуальные проблемы в истории строительного комплекса Сибири поднимала д-р ист. наук, профессор Тюменского индустриального университета Г.Ю. Колева





Активным участником дискуссии был Президент Ассоциации строительных организаций Сургута и Сургутского района А.М. Сафиоллин



Участники дискуссии



Слева направо: д-р филос. наук, канд. ист. наук, профессор Нижневартовского гос. университета Н.В. Сапожникова, д-р ист. наук, профессор Сургутского государственного педагогического университета О.А. Милевский, д-р ист. наук, профессор филиала Тюменского индустриального университета в г. Нижневартовске В.Я. Мауль



Заседание активно вели модераторы: канд. ист. наук, старший преподаватель СурГУ И.Н. Стась, заведующий кафедрой истории России, канд. ист. наук, доцент СурГУ Д.В. Кирилюк, д-р ист. наук, старший научный сотрудник Института истории Сибирского отделения РАН А.А. Долголюк (слева направо)



Бурное обсуждение вызывали вопросы известного российского ученого, д-ра архитектуры, д-ра ист. наук, члена-корреспондента Российской академии архитектуры и строительных наук и Международной академии архитектуры, Заслуженного архитектора России М.Г. Мееровича





Свою позицию излагает д-р ист. наук, профессор Тюменского индустриального университета Н. Ю. Гаврилова

Известный историк сибирского градостроительства, канд. архитектуры, доцент Новосибирского гос. университета архитектуры, дизайна и искусств А. Н. Клевакин



Научную дискуссию внимательно слушали студенты и гости конференции



В центре внимания были вопросы депутата Государственной Думы Российской Федерации, Председателя Попечительского Совета СурГУ А. Л. Сидорова



Д-р ист. наук, профессор Саратовского социально-экономического института Российского экономического университета им. Г.В. Плеханова А.В. Захаров



Вопрос задает канд. архитектуры, доцент Новосибирского гос. университета архитектуры, дизайна и искусств С.С. Духанов





Канд. ист. наук, доцент Томского гос. архитектурно-строительного университета Л.Б. Щавинская



Канд. ист. наук, доцент, ведущий научный сотрудник Института российской истории Б.У. Серазетдинов (г. Москва)



В научном мероприятии принял участие преподавательский состав кафедры строительных технологий и конструкций СурГУ



Д-р ист. наук, профессор СурГУ А.И. Прищепа и д-р ист. наук, профессор Тюменского индустриального университета В.П. Карпов

Обращение к студентам д-ра архитектуры, д-ра ист. наук, профессора Иркутского национального исследовательского технического университета М.Г. Мееровича



Дискуссия во время выступления канд. ист. наук, старшего преподавателя СурГУ И.Н. Стася



Общее фото на память

ВТОРОЙ ДЕНЬ РАБОТЫ КОНФЕРЕНЦИИ

26 ноября 2016 г.




СОБЫТИЯ И СУДЬБЫ»



ПРЕДИСЛОВИЕ

Замысел проведения научного форума по истории строительной отрасли в Сибири возник в дни конференции «Российская нефть: история и современность», которая прошла в Сургутском государственном университете 27–28 ноября 2015 г. Изучая историю отечественной нефтяной отрасли, раскрывая ее огромную роль в развитии России в новейшее время, ученым нельзя было не заметить, что добывающее производство в значительной степени вторично в условиях освоения бескрайних просторов Сибири, поскольку оно занимается эксплуатацией, а пионерное обустройство осуществляют, как правило, представители других профессий, среди которых наибольшее значение приобретают строители, ведь именно они возводят производственную и социальную инфраструктуру в местах создания новых промышленных центров.

Идею проведения исторической конференции, посвященной строителям, выдвинула д-р ист. наук, профессор Тюменского индустриального университета Г.Ю. Колева, которая, являясь исследователем истории отраслей нефтегазового комплекса Западной Сибири, как никто другой понимала этот недооцененный вклад строителей в промышленное освоение.

Наверное, реализовать научный проект было бы невозможно, если бы не сложившаяся благоприятная конъюнктура, к которой историческому сообществу следует относиться с крайней осторожностью, чтобы не утонуть в изысканиях на злобу дня, забывая о настоящей актуальности научной проблематики. Однако, к сожалению, сегодня без нее тяжело провести важные научные исследования или мероприятия. Но, в данном случае, накопившийся исследовательский интерес удачно совпал с намечающимися юбилеями в истории Западно-Сибирского нефтегазового комплекса. Было бы обидно видеть, что приближающаяся знаковая дата могла стать очередным примером того, как важные исторические юбилеи пренебрегают просветительными и памятными проектами. Такие юбилеи чаще уходят вместе с современниками великих эпох, прерывают эстафету памяти о событиях уже для следующих поколений, не оставляют за собой исторической памяти, поскольку для ее воспроизводства недостаточно торжественных речей – она требует конкретных дел по ее сохранению. Поэтому коллективу историков Сургутского государственного университета, в лице Д.В. Кирилюка, М.А. Авимской, И.Н. Стася и А.С. Иванова, грех было не попытаться, и не воспользоваться сложившейся ситуацией.

В 2016 г. Ханты-Мансийский автономный округ и город Сургут праздновали 50-летие строительной отрасли региона,

что связывалось с созданием трестов в структуре Главтюменнефтегазстроя – «Сургутгазстроя», «Шаимгазстроя», «Мегионгазстроя», «Нефтеюганскгазстроя», которые стали ведущими строительными предприятиями Ханты-Мансийского автономного округа – Югры и городов Сургута, Урая, Нижневартовска и Нефтеюганска во второй половине XX в.

Но надо признать, что это было условное событие, потому что первые строительные организации в округе стали формироваться в 1961 г. при создании Березовского укрупненного газонефтедобывающего промысла (Березовское СМУ и Кондинское СМУ), а затем в рамках реализации постановления Совета Министров СССР от 19 мая № 471 1962 г. «О мерах по усилению геологоразведочных работ на нефть и газ в районах Западной Сибири», когда летом 1962 г. в Нефтеюганске при обустройстве Усть-Балыкского нефтяного месторождения был организован строительный участок. Затем к сентябрю 1963 г. был создан Сургутский строительно-монтажный головной участок Тюменского строительно-монтажного управления № 8 (СМУ-8) треста «Татнефтепроводстрой». Потом был пройден длинный путь в 3 года, после чего окончательно в ХМАО оформилась строительная промышленность, в авангарде которой стояли тресты Главтюменнефтегазстроя.

После нелегких переговоров, 7 апреля 2016 г. состоялось заседание оргкомитета намечающейся научной конференции, в которой приняли участие историки СурГУ, руководство вуза, члены Попечительского совета СурГУ, руководители строительных компаний Сургута и Ассоциации строительных организаций Сургута и Сургутского района, представители от Сургутского краеведческого музея и Департамента архитектуры и градостроительства Администрации города. На заседании было решено проводить научную конференцию. 7 сентября 2016 г. на встрече с представителями строительной отрасли о задуманной конференции положительно высказался и Глава г. Сургута В.Н. Шувалов. В целом весь 2016 год был долгим периодом писем и согласований, который, надо признаться, завершился сам собой только к началу конференции.

Однако время согласований съело много нервов. В конечном итоге оказалось, что не все производственники и практики понимают огромную важность сохранения и популяризации историко-культурного наследия промышленного и строительного освоения региона. Но, вопреки всем трудностям, коллектив историков СурГУ справился с тяжелейшей задачей, организовал научный форум, на котором собрал ветеранов-строителей, ведущих российских ученых по истории строительного дела и представителей строительной отрасли города Сургута.

Всероссийская научная конференция «Сибирские строители: события и судьбы» состоялась 25–26 ноября 2016 г. в Сургутском

государственном университете. В первый день конференции была проведена большая научная дискуссия по проблемам истории строительного комплекса в Западно-Сибирском нефтегазодобывающем районе, Югре и г. Сургуте. Второй день конференции был посвящен обсуждению истории строительной промышленности в Сибири и России. На заключительном заседании была принята резолюция, с которой читатели могут ознакомиться в данном сборнике. Оценки ученых об истории строительной отрасли в значительной степени были положительными. Отмечалась особая роль профессии строителя в истории Российского государства. Однако сама организация конференции показала сложное положение в современной строительной отрасли России и Сибири, противоречивые взаимоотношения между строителями и разное отношение к их истории – от безразличия до искренней любви.

В рамках научного форума было собрано 39 докладов из разных регионов России – Сургут (14 докладов), Нижневартовск (5), Новосибирск (4), Тюмень (3), Москва (2), Саратов (1), Самара (1), Курск (1), Махачкала (1), Томск (1), Иркутск (1), Магнитогорск (1), Красноярк (1), Барнаул (1), Петрозаводск (1), Владивосток (1). Широкая география участников не могла не вызывать оптимизма: тематика строительной отрасли является актуальной в исторической науке.

Конференцию планировалось провести в рамках четырех основных секций, выделенных по проблемно-хронологическому принципу: 1. Исторический опыт организации строительства в России в Средние века и имперский период; 2. История строительной промышленности в Советском Союзе; 3. Социальное и культурное развитие строителей Сибири и России; 4. Проблемы и перспективы развития строительной промышленности в постсоветской России. Помимо этих секций участникам предлагался для обсуждения весьма широкий круг проблем – от макроисторических схем мирового опыта развития строительных отраслей до постмодернистской реконструкции дискурсов, нарративов и идентичностей в строительной промышленности.

Однако реальное исследовательское пространство историков строительного дела существенно отличалось от предлагаемой структуры конференции, под которую собрать доклады оказалось не так-то просто. Находясь в фокусе внимания историков, занимающихся изучением развития промышленных производств, строительная отрасль вместе с тем редко становилась центральным объектом исследования в исторической науке, наверное, потому, что ученые рассматривали ее как вспомогательную сферу к другим промышленным комплексам, городскому развитию или материальной культуре. Поэтому изучение строительства сегодня занимает даже не региональную, а скорее локальную нишу истории, достаточно точно показывающую основные про-

блемы экономического и социального развития родного края или населенного пункта.

Именно по этой причине центральная секция конференции была посвящена локальной истории – строительной отрасли в рамках Западно-Сибирского нефтегазового комплекса. Тем более что она объединила не только сургутских историков, но и исследователей из Нижневартовска, Тюмени, Новосибирска и Самары. Работы данной секции вошли в сборнике в первый раздел – «Строительная отрасль Западно-Сибирского нефтегазового комплекса», в рамках которого были выделены несколько тематических подразделов: «Создание и развитие строительного комплекса», «Транспортное строительство», «Жилищное и городское строительство», «Социокультурное строительство».

Первый подраздел «Создание и развитие строительного комплекса» объединил фундаментальные и обобщающие работы по истории строительных организаций и коллективов в нефтегазодобывающих районах Западной Сибири. В статье А.А. Долголюка представлен анализ кадрового потенциала строителей Тюменского Севера в сравнительном контексте с рабочими строительной отрасли Братско-Усть-Илимского территориально-производственного комплекса. Работы историков В.П. Карпова, Г.Ю. Колевой, А.И. Прищепы и И.Н. Стася раскрывают авторские интерпретации возникновения и развития строительной отрасли в условиях нефтегазового освоения Западной Сибири. Знакомство с разными историческими точками зрения на строительную отрасль в нефтяном крае дает понять насколько может быть сложна и неоднозначна отдельная конкретно-историческая тема в современной региональной историографии, в которой возникают научные споры о начальных событиях, критериях периодизации и моделях промышленного освоения. Подраздел завершается исследованиями Э.К. Мантиковой об эволюции энергостроительных работ при возведении Сургутских ГРЭС – главных энергетических двигателей всего нефтегазового комплекса, и Л.В. Алексеевой о локальной истории строительной организации на обустройстве гигантского Самотлорского месторождения.

Второй подраздел «Транспортное строительство» показывает масштабное расширение коммуникационной инфраструктуры в нефтегазовых районах. М.А. Авимская на основе воспоминаний анализирует сложности железнодорожного строительства ветки Тюмень – Тобольск – Сургут. Представлены работы о дорожном строительстве (С.И. Веселов, О.П. Цысь) и возведении аэропортов (А.А. Исмагилов) в Ханты-Мансийском округе.

В третьем подразделе «Жилищное и городское строительство» опубликованы научные статьи, посвященные проблемам формирования жилищной среды в различных условиях советской колонизации пространств Севера Западной Сибири. С одной сторо-

ны, это жилищное строительство в принудительно-репрессивной системе (А.С. Иванов), которая выступала определяющей схемой социально-экономического развития региона вплоть до нефтегазового освоения, а с другой – политика капитального строительства жилья для рабочих и их семей с целью экономического и кадрового воспроизводства в Западно-Сибирском нефтегазовом комплексе (И.Н. Стась). В статье В.Н. Курятникова представлен сюжет ведомственного строительства городов, на примере г. Муравленко.

В четвертый подраздел «Социокультурное строительство» вошли материалы, раскрывающие социокультурные условия и факторы большой нефтегазовой стройки, а также проблемы возведения учреждений образования и культуры. В исследованиях акцентируется внимание на роли личности в нефтегазовом строительстве (Н.Ю. Гаврилова), архитектурном видении развития северных городов (А.Н. Клевакин), вахтовом методе организации строительных работ (А.В. Захаров, Е.А. Ефимова), культурно-идентификационных категориях истории Нижневартовска (Н.В. Сапожникова), преодолении ведомственного фактора в строительстве (А.И. Прищепа). В подразделе также исследуются динамика и стратегия строительства школ (Д.В. Кирилюк) и культурных учреждений (М.И. Ташлыкова) в Ханты-Мансийском округе.

В целом первый раздел сборника комплексно осветил историю всех сфер строительного дела в нефтегазовом комплексе Тюменского Севера. Значение профессии строителя в становлении нефтегазодобывающего района оказалось настолько велико, что в современной историографии понятия «нефтегазовое освоение» и «промышленное освоение», по всей видимости, уместней заменить на «строительное освоение» нефтегазодобывающих районов Западной Сибири.

Второй раздел сборника «История строительной промышленности в Сибири и России» вошли материалы, дающие комплексное представление о развитии отечественной строительной отрасли. Историческая ретроспектива строительного дела Российский империи, на примере регионов Центральной России, Кавказа, Урала и Сибири, исследована в работах В.Я. Мауля, О.А. Задорожней, Т.Г. Михайленко, А.М. Исмаиловой и Л.Б. Щавинской. Историк В.В. Цысь в своей статье характеризует строительные работы трудармейцев в условиях Гражданской войны. Развитие строительной отрасли и эволюция трудовых и жилищно-бытовых условий строителей в Урало-Сибирском регионе в годы сталинских пятилеток раскрыты в статьях историков М.Г. Мееровича, В.И. Исаева, Н.Н. Макаровой, Г.А. Реута и С.Н. Филимончик. Обобщающая работа о роли строительной промышленности в становлении сибирского тыла в период Великой Отечественной войны проведена Б.У. Серазетдиновым. Формирование архитектурной и городской среды в контексте масштабного строительства в

послевоенный период показано в статьях С.С. Духанова и А.В. Жидченко. В исследованиях О.А. Милевского и А.М. Мариупольского рассказываются сюжеты промышленного строительства на Алтае. В фундаментальной статье С.А. Власова раскрываются основные вехи развития строительного комплекса Дальнего Востока в советский период. Таким образом, научные статьи, собранные в разделе, позволяют получить целостную картину истории российской строительной отрасли.

Научной конференции и данного сборника статей об истории строителей не было бы без поддержки коллег и друзей.

Отдельное большое спасибо руководству Сургутского государственного университета, которое лично способствовало проведению научного мероприятия – ректору Сургутского государственного университета Сергею Михайловичу Косенку, проректору по научной и инновационной работе СурГУ Ольге Геннадьевне Литовченко, заместителю председателя Попечительского совета СурГУ Надежде Яковлевне Стрельцовой.

Нельзя не сказать слова благодарности тем, кто внес определяющий вклад в организацию конференции – заведующему кафедрой истории России СурГУ, канд. ист. наук, доценту Денису Валериевичу Кирилюку и заведующей кафедрой всеобщей истории и археологии СурГУ, канд. ист. наук, доценту Марине Аскольдовне Авимской.

Коллеги-историки отдельно благодарны д-ру ист. наук, профессору Тюменского индустриального университета Галине Юрьевне Колевой за идею проведения научного форума о строительной истории.

Сердечно хочется поблагодарить депутата Государственной Думы Российской Федерации, председателя Попечительского совета СурГУ Александра Леонидовича Сидорова, Генерального директора ООО «Сибпромстрой-Югория» Андрея Юрьевича Сурлевича, Президента Ассоциации строительных организаций Сургута и Сургутского района Алексея Маулитжановича Сафиоллина, которые прониклись проектом и поддержали его реализацию.

Редакционная коллегия сборника и оргкомитет конференции выражает глубокую благодарность руководству компании ООО «Сибпромстрой-Югория» в лице Генерального директора Андрея Юрьевича Сурлевича за финансовую поддержку в проведении конференции и публикации сборника научных статей по ее итогам.

Надеемся, что сборник статей Всероссийской научной конференции «Сибирские строители: события и судьбы» внесет значимый вклад в развитие историографии отечественной строительной отрасли, поспособствует решению теоретических и конкретно-исторических проблем и откроет неизвестные страницы в истории строительного дела Сибири и России.

Отв. редактор И.Н. Стась.

РАЗДЕЛ I.

СТРОИТЕЛЬНАЯ ОТРАСЛЬ ЗАПАДНО-СИБИРСКОГО НЕФТЕГАЗОВОГО КОМПЛЕКСА

Создание и развитие строительного комплекса

УДК 94(571.1/.5) «1955/1990»
ББК (Т) 63-3(253)

Долголюк Алексей Алексеевич
доктор исторических наук, старший научный сотрудник, Институт истории Сибирского отделения Российской Академии Наук; профессор, Новосибирский военный институт войск национальной гвардии, г. Новосибирск, dolgalal@mail.ru

СИБИРСКИЕ СТРОИТЕЛИ В РАЙОНАХ НОВОГО ПРОМЫШЛЕННОГО ОСВОЕНИЯ

В статье прослеживаются особенности создания кадрового потенциала строительной индустрии в районах нового промышленного освоения Сибири, показана динамика численности строителей, рассматриваются формы пополнения трудовых коллективов, анализируются основные факторы, влияющие на текучесть кадров.

Ключевые слова: Сибирь, строители, трудовые коллективы, формы пополнения, оплата труда, текучесть кадров.

Alexey A. Dolgolyuk
doctor of historical sciences, senior research fellow, Institute of history of the Siberian Branch of the Russian Academy of Science; professor, Novosibirsk military institute of National Guard troops, Novosibirsk, dolgalal@mail.ru

SIBERIAN BUILDERS IN THE REGION OF NEW INDUSTRIAL DEVELOPMENT

The article are traced features of human capacity-building construction industry in the areas of new industrial development of

Siberia, shown the dynamics of number builders, considered forms of replenishment of labor groups, examines the main factors influencing employee turnover.

Key words: Siberia, builders; labor groups; forms of replenishment; wages; employee turnover.

Для экономики Советского Союза одной из характерных черт являлась плановость. Она позволяла лучше использовать имеющиеся ресурсы, увязывать их с потребностями общества в производстве различных видов продукции. В хозяйственный оборот вовлекались природные ресурсы отдельных регионов, в том числе и Сибири. Роль этого региона в народнохозяйственном комплексе страны последовательно нарастала. С первой пятилетки правительство страны осуществляло курс на развитие производительных сил региона на основе освоения новых территорий и природных ресурсов. Он находил отражение в пятилетних планах, практически во всех основных социально-экономических программах СССР, реализуемых в восточных районах. Одним из ведущих направлений государственной экономической политики стала стратегия комплексного развития сибирского региона через создание системы территориально-производственных комплексов (ТПК).

Одним из первенцев советских комбинатов стал Урало-Кузнецкий (УКК), который можно назвать первой межрайонной целевой комплексной программой модернизации производительных сил на новой научно-технической базе. В ходе его реализации возникли новые организационно-экономические формы ускоренного развития хозяйства в условиях планового централизованного государственного управления.

С середины 1950-х гг. началось широкомасштабное освоение природных ресурсов Ангаро-Енисейского региона. Упор был сделан на создание комплекса взаимосвязанных производств. Уже к концу 1960-х гг. в регионе была создана крупная топливно-энергетическая база союзного значения, энергоемкие производства, быстро наращивались мощности по комплексной переработке древесины. В результате довольно четко определилась специализация Иркутско-Черемховского, Центрально-Красноярского и Братско-Усть-Илимского ТПК. Вслед за ними пришла очередь Саянского и Канско-Ачинского ТПК. Велась научная проработка и закладывались основы новых Нижне-Ангарского и Верхнее-Ленского комплексов. Для их формирования особо важное значение имело возобновление в 1970-е гг. сооружения Байкало-Амурской магистрали.

Новый этап в социально-экономическом развитии Западной Сибири наступил в середине 1960-х гг. и был связан с формированием в северных районах этого региона новой топливно-энергетической базы страны. За два десятилетия в нефтегазодобывающих районах Западной Сибири создан мощный промышленный потенциал. Основные фонды Тюменской области в 1966–1985 гг. увеличились в 65 раз [10, С. 96]. Плановые органы, с учетом накопленного в Ангаро-Енисейском регионе опыта формирования территориально-производственных комплексов, стремилось к тому, чтобы применить его и в этом районе. Однако, комплексность социально-экономического развития при создании Западно-Сибирского нефтегазового комплекса (ЗСНГК) так и не была достигнута ни применительно к производству, ни относительно социальной инфраструктуры.

На протяжении всей советской истории объем инвестиций в Сибирь постоянно увеличивался. И даже в военное время, когда в западных районах СССР произошло резкое падение инвестиционной деятельности, в этом регионе она осталась на довоенном уровне. С увеличением объемов капитальных вложений росла и сеть строительных организаций, а также численность сибирских строителей.

Количество занятых на строительно-монтажных работах со 120 тыс. чел. в 1940 г. выросло до 324 тыс. чел. в 1955 г., т.е. в 2,7 раза. Примерно такие же темпы роста сохранились в последующие 15 лет. С 1955 по 1970 г. численность работников выросла до 658 тыс. чел. С 1970 по 1990 г. количество занятых непосредственно строительной деятельностью в регионе увеличилась в 2,2 раза, достигнув 1437 тыс. чел. [14, С. 196, 200; 15, С. 108-120; 11, Ф. 1562, Оп. 47, Д. 1817, Л. 70-82].

По отдельным сибирским республикам, краям и областям строители распределялись неравномерно. Существовала прямая зависимость между объемом капитальных вложений, направляемых в тот или иной регион и численностью работников, занятых в отрасли. Реализация каждого нового крупного инвестиционного проекта влекла за собой необходимость создания новых строительных коллективов. Особые сложности возникали, если новые производственные коллективы формировались в районах, слабо освоенных в хозяйственном отношении. А именно в таких районах, начиная со второй половины 1950-х гг., с каждым новым пятилетием государство всё активнее вело инвестиционную деятельность. В районах нового промышленного освоения (РНПО) были созданы сотни новых первичных строительных организаций.

Выявлению особенности наращивания кадрового потенциала строительной индустрии на этих территориях посвящена настоящая статья. Для её подготовки были использованы материалы, характеризующие процесс создания трудовых коллективов во всех территориально-производственных комплексах Сибири. Однако упор делался на два из них – Братско-Усть-Илимский ТПК (БИТПК) и Западно-Сибирский нефтегазовый комплекс. Они наиболее показательны, как по масштабам инвестиционной деятельности, так и по роли и значению производящейся в них промышленной продукции для страны и для экспортных поставок за рубеж. Одно из основных различий между ЗСНГК и БИТПК заключается в том, что создание первого началось на десятилетие позднее, чем второго. Отличались они и отраслевой структурой промышленного производства. Хотя и в одном и в другом регионе превалировали отрасли добывающей промышленности и первичной переработки сырья.

Комплектование кадров новых строительных подразделений в РНПО протекало на основе общих закономерностей, имевших место в стране. Вместе с тем имелись и особенности, характерные, прежде всего, для неосвоенных территорий Сибири и Севера. Если крупные промышленные объекты сооружались в таких местах, то строители часто оказывались в роли пионеров. Так было в Братске и Усть-Илимске, позднее повторилось при сооружении объектов Байкало-Амурской магистрали, нефтепромыслов и трубопроводов Западной и Восточной Сибири. На местные трудовые ресурсы в районах нового индустриального освоения особо рассчитывать не приходилось. Хозяйственная деятельность велась на территориях с очень низкой плотностью населения (в начале освоения – менее 1 чел./км^2). В условиях острейшего дефицита трудовых ресурсов в эти районы в короткие сроки потребовалось привлечь сотни тысяч людей из других районов страны.

Например, в Среднем Приангарье, на территории которого формировался БИТПК, на начало 1955 г. проживало 75,8 тыс. чел., плотность населения составляла 0,8 чел. на 1 км^2. А только для сооружения Братской ГЭС требовалось около 20 тыс. чел. Поэтому изначально Минэнерго СССР ориентировалось на трудовые ресурсы из других районов страны. Из мигрантов комплектовались строительные коллективы, которые в первое десятилетие создания комплекса превалировали в общей численности занятого населения.

Увеличение численности населения в течение первого десятилетия, когда происходило создание базовой производственной и социальной инфраструктуры, шло главным образом за счет

механического притока, а естественный прирост не играл существенной роли, несмотря на относительно высокую рождаемость в новых городах: Братске, Железногорске-Илимском, Усть-Илимске. Новоселы ехали в Братск, а позднее в Усть-Илимск со всех республик СССР. То же происходило и на Севере Западной Сибири. На протяжении всей истории формирования нефтегазового комплекса его трудовой потенциал наращивался преимущественно за счет мигрантов. В пополнении трудовых коллективов особенно большую роль сыграли трудоизбыточные районы Европейской части страны, а также те, в которых велась добыча и первичная переработка нефти и газа: Татария, Башкирия, Поволжье, Азербайджан. Представители 120 национальностей проживали в Тюменской области. Это способствовало созданию многонациональных по составу коллективов и поселений.

Несколько территориально-производственных комплексов формировались в более обжитой местности. В данном случае руководство строительных управлений и трестов стремилось полнее использовать наличный кадровый потенциал. Такое наблюдалось в Иркутско-Черемховском и Саянском ТПК.

Одни из новоселов ехали в Сибирь с целью проверить себя в тяжелых условиях, внести посильный вклад в решение крупной общегосударственной проблемы. Другие связывали свой приезд с возможностями быстрого профессионально-квалификационного роста. Многих привлекал высокий уровень материального вознаграждения за труд. Некоторые, преимущественно молодые люди, не имеющие постоянного жилья, надеялись на скорое решение этой проблемы на новом месте.

Анализ изменений в структуре мотивации приезда новоселов на сибирские новостройки показывает, что если прибывающие в города формирующихся Ангаро-Енисейских ТПК руководствовались в основном мотивами морального порядка, то в 1970–1980-е годы на первое место выдвинулись причины материального плана. Согласно данным социологических обследований, проведенных в середине 1980-х годов, удельный вес приехавших в районы нефтегазового комплекса Западной Сибири из-за высокого уровня материального вознаграждения за труд был примерно в три раза выше, чем доля поступивших по этой же причине в коллективы строителей Братской и Усть-Илимской ГЭС [2, С. 36; 9, С. 59].

Формирование новых трудовых коллективов начиналось с создания крепкого профессионального ядра. Его составляли, как правило, рабочие и высококвалифицированные инженерно-технические работники с большим производственным опытом, прибывшие по переводу с родственных предприятий.

Первыми братскгэсстроецами стали инженеры, приехавшие в Братск со строительства Камской ГЭС. Эту группу возглавлял известный советский гидростроитель И.И. Наймушин, назначенный начальником специального управления Нижнеангарстрой (впоследствии переименованного в Братскгэсстрой). Еще больше опытных строителей прибыло из Ангарагэсстроя. В 1956–1959 гг. по мере завершения строительно-монтажных работ на Иркутской ГЭС и их разворота на Братском гидроузле приток иркутян постоянно нарастал.

Этот опыт с еще большей эффективностью был использован при сооружении следующей ступени Ангарского каскада – Усть-Илимской ГЭС. Организованное перераспределение кадров внутри Братскгэсстроя позволило укрепить новое строительное подразделение работниками, прошедшими хорошую школу гидростроительства. С 1966 по 1973 г. число братчан, возводящих объекты Усть-Илимска, увеличилось в 3,7 раза. Из 3,5 тыс. строителей, 2,8 тыс. чел. ранее трудились на сооружении Братской ГЭС [8, С. 51; 13, С. 132, 135]. Позднее Братскгэсстрой осуществил организованную передислокацию части своих работников на Богучанскую строительную площадку.

В конце 1960-х гг. среди строителей промышленных объектов ЗСНГК оказалось много тех, кто ранее уже возводил объекты нефтегазовой промышленности в Татарии и Башкирии. Они поступали на стройки по переводу. Из них формировалось кадровое ядро новых организаций. Так, социологическое обследование, проведенное среди рабочих Главсибтрубопроводстроя, показало, что 62% опрошенных имели до этого опыт работы на северных стройках, а 85% работали в нефтегазовом строительстве (для сравнения отметим, что среди трудоустроившихся в организации по вольному найму их доля составляла лишь 27%) [6, С. 120]. Не менее широко перевод использовался и в транспортном строительстве, в том числе и при сооружении железной дороги Тюмень – Тобольск – Сургут – Нижневартовск. Использование перевода позволяло обеспечивать преемственность между давно сложившимися и создаваемыми трудовыми коллективами, особенно в тех случаях, когда планомерно в пределах отрасли перераспределялись большие группы работников. Опыт, накопленный в этом отношении на Тюменском Севере, свидетельствует о больших преимуществах такого способа пополнения новых коллективов.

Однако со временем, в процессе формирования новых ТПК перевод, как один из каналов комплектования кадров, постепенно трансформировался в форму преимущественно внутрирегионального межотраслевого перераспределения трудовых ре-

сурсов. Это являлось особенностью северных и приравненных к ним районов Сибири. Меняя место работы посредством перевода, люди сохраняли северные надбавки к заработной плате. Если же они увольнялись по собственному желанию с последующим устройством по вольному найму, то утрачивали право на них.

Помимо данного канала для комплектования кадров использовались и многие другие. Для новых производственных коллективов особо важное значение имели такие организованные формы пополнения персонала, как оргнабор, общественный призыв, направление выпускников, окончивших профтехучилища, высшие и средние специальные учебные заведения.

Оргнабор широко использовался в 1930–1960-х гг., причем в строительстве даже в больших масштабах, чем в промышленности, поскольку в первой из этих отраслей доля неквалифицированного труда была более высока. Ему принадлежала немалая роль в пополнении коллективов строителей Братской ГЭС.

Одной из разновидностей этой формы пополнения кадров стал оргнабор демобилизованных воинов. Он использовался в разных районах нового промышленного освоения Сибири. Эффективность использования этой формы была более высокой в 1950–1960-е годы, а в два последующих десятилетия стала снижаться. С каждым новым пятилетием все труднее выполнялись планы по отбору для работы на стройках воинов, уволенных в запас из рядов Советской Армии. Еще худшим было положение с их закрепляемостью в производственных коллективах.

Общественный призыв начал применяться с середины 1950-х гг. Он позволял получать более квалифицированные кадры, чем оргнабор, с достаточно высоким общеобразовательным уровнем. Руководители предприятий и строек отдавали предпочтение этому каналу пополнения еще и по той причине, что прибывающие по нему не везли с собой семей. На первых порах это облегчало решение жилищной проблемы. Но со временем этот вопрос требовал решения, поскольку молодые люди обзаводились семьями, а жилищное строительство в новых городах не поспевало за ростом населения, что определяло высокий оборот кадров, в том числе из лиц, приехавших по комсомольским путевкам.

Братская ГЭС была одним из первых пунктов назначения отрядов, формируемых центральными комсомольскими органами. В июле 1956 г. в Москве был создан крупный отряд в количестве 4 тыс. чел., направленный в город на Ангаре. Позднее почти все крупнейшие промышленные объекты Среднего Приангарья в период их сооружения объявлялись ударными всесоюзными стройками. Комсомольско-молодежные отряды прибы-

вали в регион с завидной постоянностью. Всего за 1956–1980 гг. по общественному призыву в Братскгэсстрой поступило 22 тыс. чел. (6% от общего количества принятых) [5, С. 81].

К важнейшим Всесоюзным ударным стройкам относились и многие объекты нефтегазового комплекса Западной Сибири. За годы восьмой пятилетки (1966–1970 гг.) в Главтюменьнефтегаз и Главтюменьнефтегазстрой по комсомольским путевкам прибыло около 29 тыс. чел. А всего до 1987 г. Центральным комитетом ВЛКСМ направлено на местные стройки 125 тыс. юношей и девушек [10, С. 91].

В 1970-е гг. в организации общественного призыва произошли некоторые изменения. Комсомольско-молодежные отряды стали формировать с учетом специфики трудовой деятельности, с организацией подготовки новых рабочих на местах их комплектования. Теперь отряды представляли собой более или менее слаженные производственные коллективы уже по прибытии на место назначения. Примером может послужить Всесоюзный ударный отряд имени XVIII съезда ВЛКСМ, прибывший на стройки г. Усть-Илимска в мае 1978 г. Именно такие молодежные отряды, создаваемые с учетом морально-психологической совместимости, профессионально-квалификационной и физической подготовки их членов, способные быстро адаптироваться к сложным производственным и бытовым условиям, были нужны в осваиваемых районах Сибири. И, тем не менее, роль общественного призыва, как формы пополнения кадров, постепенно сокращалась не только в строительных организациях Среднего Приангарья, но и в других РНПО.

Для формирования двух категорий – инженерно-технических кадров и служащих огромное значение имело направление в строительные организации выпускников вузов и техникумов. В осваиваемые районы большая их часть поступала из других регионов страны. Впоследствии организовывались филиалы институтов и техникумов, а позднее и самостоятельные учебные заведения в новых городах. В 1980 г. в Братске функционировал Братский индустриальный институт и 5 средних специальных учебных заведений. В связи с этим на стройки стало все больше поступать выпускников из местных высших и средних учебных заведений.

Аналогичная картина наблюдалась и с развитием системы профессионально-технического образования рабочих. Все крупные строительные организации создавали свои собственные профессионально-технические училища, строительные школы для подготовки квалифицированных кадров. Их выпускники распределялись по подразделениям управлений и трестов. Однако

основная масса рабочих готовилась все-таки не в технических училищах, а в учебных комбинатах, организованных непосредственно на производстве.

Кроме уже перечисленных способов привлечения рабочей силы, на Тюменском Севере с конца 1970-х годов стали использовать так называемый вахтовый метод. Тысячи рабочих, по преимуществу из других районов страны, стали доставляться на объекты ЗСНГК.

Сразу же этот метод стал широко рекламироваться ведомствами. Для них его «преимущества» были очевидны. Сиюминутная экономия на объектах социально-бытовой инфраструктуры была немалой. А огромные затраты на постоянные транспортные расходы дешевой рабочей силы они предпочитали не замечать. Экономическая эффективность разработки уникальных месторождений нефти и газа в Западной Сибири была столь значительной, что позволяла покрыть любые затраты на труд. Расширению масштабов использования вахтового метода способствовала также поддержка его представителями экономической науки.

Оперируя массами вахтовиков, руководители отраслей, как в целом и правительство страны, не учитывали нужд конкретного человека. Зачастую тем же отвечал и он. Прежде всего для этой категории работников стали характерны психология временщика, рваческие настроения, недисциплинированность, безответственное отношение к окружающей среде и огромным материальным ценностям.

К началу 1991 г. в Тюменской области работало 81,2 тыс. вахтовиков, которые составляли 5% от общей численности рабочих и служащих. Большинство из них трудилось в отраслях материального производства, в том числе 19% в строительстве. Подавляющая часть работников, поступивших на стройки по этому каналу, завозилась из-за пределов Тюменской области. При этом руководители главков и трестов почему-то почти полностью игнорировали местные трудовые ресурсы [6, С. 122].

Основной же формой пополнения кадров был вольный наем, по которому в коллективы вливалось более половины всех пополнений. Причем его доля постоянно повышалась по мере насыщения новых городов трудовыми ресурсами. По вольному найму поступали кадры, очень сильно различающиеся по своим качественным параметрам и ценностным ориентациям.

Данная форма комплектования имела две разновидности – собственно вольный наем и трудоустройство по вызову принимающей организации. Последняя на основе высылаемых в ее адрес личных листков по учету кадров могла оценивать

качественные характеристики кандидатов и выбирать наиболее подходящие из них. Некоторые строительные коллективы в отдельные годы через вызов подбирали до половины своих кадров. В целом прием работников посредством их приглашения себя оправдал. Однако во второй половине 1980-х годов по мере насыщения региона трудовыми ресурсами, удельный вес вызова стал снижаться.

Для районов нового промышленного освоения характерны очень высокие темпы роста строительных коллективов и в целом кадрового потенциала строительной индустрии. Индустриальные объекты, возводимые в осваиваемых районах, отличались большими размерами, создавались для решения важных народнохозяйственных проблем. Для их сооружения требовались многотысячные коллективы. Они создавались в относительно короткие сроки, несмотря на то, что формировались в трудонедостаточных регионах. Численность строителей Братской ГЭС в течение первого 1955 г. достигла 6 тыс. чел. А еще через пять лет она составляла уже 30 тыс. чел. В Тюменской области за 1966–1970 гг. численность строителей увеличилась на 60%, составив 83 тыс. чел. И такие высочайшие темпы роста строителей наблюдались до 1990 г., когда был достигнут максимум в 338 тыс. чел. В кризисные 1990-е годы пошел обратный процесс. Страна вступила в длительный кризис. Созданный с огромным трудом за четверть века кадровый потенциал тюменских строителей был более чем наполовину утрачен в течение 9 лет. В 1999 г. в Тюменской области работало 154 тыс. строителей [7, С. 110, 111].

Создаваемому в осваиваемых районах Сибири строительному производству требовались квалифицированные рабочие по самым различным профессиям. Однако, большинство в составе новичков, приезжавших на сибирские новостройки, составляла молодежь, не имевшая достаточной квалификации и опыта. Возникала необходимость в кратчайшие сроки организовать её обучение по широкому кругу профессий. В условиях недостаточно развитой сети профтехучилищ основной формой обеспечения строек квалифицированными кадрами стало их обучение непосредственно на производстве. Система обучения в строительных трестах складывалась одновременно с формированием трудовых коллективов. Сложность ее создания заключалась в необходимости подготовки новых рабочих по самым разным специальностям. Так, на строительстве Братской ГЭС их обучение велось по 135 профессиям. Количество рабочих, ежегодно подготавливаемых на строительстве сибирских гидроэлектростанций, магистральных нефте- и газопроводов, исчислялось тысячами чело-

век. Только в Братскгэсстрое за 1956–1970 гг. было обучено 79 тыс. чел. [5, С. 139]. Еще большими оказались масштабы подготовки рабочих на стройках Западно-Сибирского нефтегазового комплекса. Во всех строительных главках были созданы мощные строительные комбинаты. Масштабы обучения с каждым пятилетием возрастали. В 1986–1990 гг. в целом по области на производстве, включая промышленное, было обучено 503,4 тыс. рабочих кадров. Кроме этого свыше 3 млн. чел. повысили свою квалификацию [6, С. 124].

Новостройки сибирских ТПК активно популяризировались средствами массовой информации. Это позволяло в короткие сроки решать проблему привлечения трудовых ресурсов в эти районы. Однако использовались они здесь крайне нерационально. В условиях дефицита местных трудовых ресурсов сюда привлекалось значительно больше рабочей силы, чем требовалось. Среди важнейших причин завышенного спроса следует назвать относительно низкую квалификацию новых пополнений, их высокую подвижность, неэффективное использование персонала в связи с имевшимися недостатками в организации производства и труда. Особенно высокая текучесть наблюдалась в начальные периоды существования коллективов. В строительных организациях БИТПК и ЗСНГК в первые годы она составляла, как правило, от 25 до 60%. Затем текучесть постепенно снижалась и все же превышала общесоюзные показатели. Так, управлением Братскгэсстрой за первые 20 лет его существования было принято рабочих почти в семь раз больше их максимальной численности на предприятиях и стройках в 1975 г. [2, С. 184; 5, С. 208].

Обратный отток кадров зависел как от объективных причин, таких как крайне неблагоприятные природно-климатические условия, так и от субъективных. Очень часто строители принимали решение об увольнении из-за недостатков в организации труда. И всё же преобладающее влияние на текучесть кадров оказывали причины, связанные с удовлетворением материальных и культурных потребностей трудящихся, со слабым развитием социально-бытовой сферы новых поселений.

Строительство новых предприятий и других объектов велось в основном в малоосвоенных и малообжитых местах. Так было при сооружении гидроэлектростанций Ангаро-Енисейского каскада, Байкало-Амурской магистрали и при освоении нефтегазовых месторождений Западной Сибири. Поэтому обеспечение работников и членов их семей жильем и другими объектами социально-бытовой и культурной сферы имели первостепенное значение для закрепления кадров. Непроизводственное строи-

тельство должно было вестись здесь не только одновременно с сооружением промышленных предприятий, но и с их опережением. На практике же этого не происходило. Так, при формировании Братско-Усть-Илимского территориально-производственного комплекса для строительства жилья и культурно-бытовых объектов средства выделялись ниже установленной нормы, а капитальные вложения, направленные на эти цели, осваивались несвоевременно и не полностью. Позднее такое же повторилось при создании городов и поселков Западно-Сибирского нефтегазового комплекса. В конце 1960-х гг. в расчете на одного человека здесь приходилось около 6 м^2 жилья, обеспеченность поликлиниками, яслями и детсадами составляла одну треть от нормы, школами и больницами – половину. Капитальные вложения, направленные в 1960–80-е гг. на объекты непроизводственного назначения не превысили 50% от требуемых для обеспечения нормативного уровня обслуживания населения [3, С. 128; 12, С. 14, 144, 145].

Одной из важнейших причин такого положения являлось то, что финансированием и организацией строительства объектов непроизводственного назначения осваиваемых районов занимались практически все министерства, ведущие в них работы. Например, в 1980-х годах на территории ЗСНГК работы вели 9 министерств. Следствием ведомственной разобщенности при формировании и использовании социальной инфраструктуры являлись неоптимальные номенклатура и размещение учреждений, нерациональное использование инвестиций в данную сферу. Отдельные министерства, исходя из расчетов лишь своей доли в новом городе, создавали социальные объекты малой мощности, не соответствующие общей численности населения, что негативно сказывалось на качестве его обслуживания.

Несколько иная ситуация наблюдалась при сооружении крупных сибирских гидроэлектростанций. Здесь основные затраты по освоению строительной площадки, сооружению объектов производственной базы и первой очереди нового города приходились на гидростроительную организацию, хотя в дальнейшем промышленно-транспортная и социальная инфраструктура использовалась в большей степени другими ведомствами. К тому же всё это, как правило, осуществлялось за счет сметы ГЭС, а проектные институты в целях удешевления генеральной сметы старались сделать объект «экономичнее» за счет жилья и культурно-бытовой сферы. В результате складывалась такая ситуация, когда Министерство энергетики и электрификации СССР – основной застройщик городов и рабочих поселков

– оказывалось недостаточно заинтересованным в развитии их социальной инфраструктуры. Поэтому происходило значительное отставание темпов жилищно-гражданского строительства от производственного. Пик численности работающих на них совпадал по времени с пуском первых агрегатов, к этому времени следовало бы полностью освоить капвложения в производственное строительство, так как размер этих средств учитывал обеспечение максимальной численности работающих. Между тем, к пуску первых агрегатов Братской ГЭС, из проектного объема строительно-монтажных работ по жилищно-гражданскому строительству было освоено только 80%. Аналогичным было положение на Красноярской и Усть-Илимской ГЭС. Здесь к началу эксплуатации первых турбин на непроизводственном строительстве было освоено соответственно 65 и 51% от сметных назначений на эти цели [1, С. 95].

Строителям приходилось жить не только в стесненных условиях, но и в не качественном жилье. Например, это вместе с геологами испытывали на себе строители при освоении нефтегазовых месторождений Западной Сибири, сооружении трубопроводов. Их обеспеченность жильем в 1966–1970 гг. не превышала и половины от действовавшей в стране нормы. Низким было качество возводимых домов, строилось много зданий временного типа. До середины 1966 г. в нефтяных и газовых городах и поселках – Урае, Нефтеюганске, Мегионе, Нижневартовске, Пунге, Игриме не было ни одного капитально построенного дома, отсутствовали водопровод и канализация [16]. В Главсибтрубопроводстрое в середине 1970-х гг. основная часть жилья располагалась в вагон-домах. Строители проживали в тесноте, в плохо обустроенных поселках. Временное жильё – балки и вагончики широко использовалось и всеми другими главками. И отказываться от него они не спешили. Если в 1962 г. в Ямало-Ненецком округе их насчитывалось 13 тыс., то в начале 1990 г. – 12,2 тыс., число проживающих составило соответственно 43,5 и 44,3 тыс. человек [3, С. 131].

Ненамного лучшими были жилищные условия у строителей Главтюменьнефтегазстроя. Объёмы ввода жилья здесь каждое пятилетие удваивались. В 1966 г. построено 101 тыс. м^2, в 1970 г. – 263, в 1975 г. – 512, и в 1980 г. – 1192 тыс. м^2. Постепенно росла обеспеченность жильем. В 1966 г. она составляла в главке 28% от потребности, а к 1980 г. поднялась до 89%, т.е. всё-таки не достигла действовавшей стандартной нормы [10, С. 144]. Столь же острой оставалась в это время жилищная проблема в зоне Байкало-Амурской магистрали. Обеспеченность местного населения жильём была на четверть ниже, чем в целом по

РСФСР. Плохим здесь было и качество жилого фонда. Примерно половина его располагалась во времянках [12, С. 62].

Строители оказывались в худшем положении и после того, как начинали функционировать возведенные ими градообразующие промышленные предприятия. Значительная дифференциация в обеспечении жильём работников различных предприятий и отраслей становилась серьёзным препятствием для стабилизации коллективов. Это объяснялось как размером средств, выделяемых для предприятий из централизованных источников, так и эффективностью их производственной деятельности, оказывающей прямое влияние на размеры фонда социально-культурных мероприятий и жилищного строительства. Так, по данным социологического обследования, проведенном сотрудниками Института истории, филологии и философии СО РАН в 1979 г., энергетики Братской, Усть-Илимской и Саяно-Шушенской ГЭС имели более благоприятные жилищные условия, чем строители Саяно-Шушенской ГЭС и управления «Братскгэсстрой». Среди них была значительно большей доля тех, кто проживал в отдельных квартирах, и соответственно меньшим был процент арендаторов жилплощади в частных домах и живущих в общежитиях [1, С. 98]. Степень обеспеченности жильём очень заметно влияла на закрепляемость кадров. Так в управлении строительства города Братска потенциальная текучесть среди удовлетворенных жилищными условиями была в 2 раза ниже, чем у тех, кто ими не удовлетворен [4, С. 134].

На закрепляемость кадров сказывалась и обеспеченность работников детскими учреждениями. Демографическая структура новых городов Сибири такова, что в них был значителен удельный вес молодежи. Это определяло более высокий, чем в целом по стране, уровень заключения браков, а следовательно, и рождаемости. Её показатели в 1960–1980-х гг. по новым сибирским городам примерно в полтора раза превышали средние по стране. Такое положение приводило к тому, что именно на начальном этапе формирования городов и строительных коллективов ощущалась большая потребность в детских садах и яслях. Однако их в это время и не хватало. В дальнейшем нарастание темпов сооружения детских дошкольных учреждений в какой-то степени снижало остроту этой проблемы. На строительстве Саяно-Шушенской ГЭС в 1967 г. детские дошкольные учреждения посещал лишь каждый третий ребенок, а в 1978 г. – уже две трети. Аналогичное положение наблюдалось в городах Западно-Сибирского нефтегазового комплекса. Здесь также ежегодно увеличивалось количество детских садов и яслей. Однако темпы прироста мест заметно отставали от быстро

повышающейся потребности населения в них. Действующие на территории комплекса детские дошкольные учреждения оказывались перегруженными. В 1985 г. около 30% рабочих Главсибтрубопроводстроя нуждались в устройстве своих детей в дошкольные учреждения. Недостаток детских учреждений ограничивал возможности использования женского труда. Часто отсутствие возможностей устроить ребенка в ясли или детский сад вынуждало одного из родителей, чаще всего мать, оставлять работу [4, С. 146].

На закрепляемость кадров в трудовых коллективах немаловажное влияние оказывало развитие других звеньев социально-бытовой инфраструктуры, поскольку лишь наличие полного комплекса условий для нормальной жизни гарантирует своевременное обеспечение рабочей силой и высокую приживаемость новосёлов. Отставание в развитии непроизводственной сферы было главным препятствием в деле стабилизации строительных коллективов. По данным экономистов, 70% покидающих Тюменский Север не устраивало что-либо в сфере социального обслуживания.

Важная роль в деле закрепления кадров отводилась заработной плате. На крупных сибирских новостройках размеры оплаты труда были, как правило, выше средних по отрасли показателей. Государственная политика в данной сфере предполагала установление такого уровня заработной платы, который позволял компенсировать удорожание жизни, социально-бытовые неудобства людей, их работу в неблагоприятных природно-климатических условиях. Материальное вознаграждение регулировалось доплатами по районному коэффициенту, северными надбавками за стаж непрерывной работы в организации, выплатами за мобильный характер деятельности и другими.

В целом выплачиваемые суммы были вполне достаточными для выполнения одной из важных функций – привлечения кадров в строительные тресты. На выполнение другой – повышение стабильности трудовых коллективов – они также оказывали некоторое воздействие. Однако прямой зависимости все же не было. И, тем не менее, правительство именно заработную плату считало важным стимулом к увеличению закрепляемости кадров в трудовых коллективах РНПО.

Во второй половине 1960-х гг. решение проблемы повышения устойчивости трудовых коллективов строителей стало одним из приоритетов в экономической политике советского правительства. Заработной плате отводилось большое значение. Тарифные ставки были повышены на четверть, стали шире применяться прогрессивные системы оплаты труда. С этого времени наблю-

дался новый заметный рост заработков сибирских гидростроителей. Если с 1965 по 1978 г. средняя заработная плата рабочих и служащих увеличилась по Союзу на 66%, то в Братскгэсстрое на 73%, в Красноярскгэсстрое – на 70%. Быстро росла заработная плата у строителей Саяно-Шушенской ГЭС. Лишь за годы восьмой пятилетки она увеличилась на 41%, а всего за 1963–1978 гг. ее уровень удвоился. На строительстве заполярных таймырских ГЭС за 1965–1980 гг. заработная плата выросла в 1,5 раза [1, С. 104].

Высокий уровень заработной платы для строителей ЗСНГК был установлен в первые же годы. Уже в конце 1960-х гг. специальным постановлением правительства были введены территориальные коэффициенты к зарплате трудящихся нефтегазового комплекса. Она в два и более раза превышала её средний уровень по строительству СССР. Это сыграло положительную роль в привлечении кадров на северные новостройки. Несомненно, зарплата была важным стимулом к закреплению кадров. Это наглядно проявилось в конце 1980-х гг., когда её размер резко сократился и почти сравнялся с тем, что сложился в других более обжитых районах. Результатом стал интенсивный отток жителей из региона.

Следует отметить такое немаловажное обстоятельство, связанное с доходами строителей. Повышенный уровень номинальной заработной платы в районах формирования ТПК не полностью обеспечивался необходимым запасом товаров народного потребления и бытовых услуг. Это существенно снижало её стимулирующую роль. Несмотря на наличие удорожающих факторов, более высокие цены, объем товарооборота на душу населения оказывался сравнительно невысоким, что являлось следствием, прежде всего, недостаточного потребления основных продовольственных товаров. Так, в Западно-Сибирском нефтегазовом комплексе потребление мясных и молочных продуктов, свежих овощей и фруктов было в 1,5–2 раза ниже норм, рекомендованных органами здравоохранения для этих районов. Сказывалось на уровне товарооборота слабое развитие сети торговли и общественного питания, сферы бытового обслуживания. В таких условиях большая часть денежных доходов трудящихся выступала в виде неудовлетворенного платежеспособного спроса.

Таким образом, многолетняя практика формирования строительных коллективов в осваиваемых районах Сибири свидетельствует о том, что государственная кадровая политика, проводившаяся в СССР в 1950–1980-е гг., оказалась недостаточно эффективной. В отношении районов нового промышленного

освоения её порочность заключалась в отсутствии существенных отличий от той, что реализовывалась в обжитых районах страны. Недостатки этой политики особенно заметно сказывались на решении проблемы стабилизации трудовых коллективов. Главным препятствием являлось медленное, не успевающее за темпами увеличения численности населения жилищное строительство, а также развитие всех других сфер социальной инфраструктуры новых поселений.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

1. Алексеев В.В., Долголюк А.А., Ермаков А.В. Опыт и проблемы закрепления кадров энергостроителей Сибири // Трудовые коллективы Сибири: проблемы формирования и развития. Новосибирск, 1985. С. 94—109.
2. Алексеев В.В., Логунов Е.В., Шабанов П.П. Опыт решения кадровых проблем в нефтегазовом строительстве Сибири. Свердловск, 1987. 176 с.
3. Долголюк А.А. Опыт стабилизации строительных коллективов районов нового освоения Сибири в 1950—1980-х гг. // Формирование и адаптация населения в районах индустриального освоения Сибири. Вып. 2. Новосибирск: Параллель, 2007. С. 126—149.
4. Долголюк А.А. Проблемы создания стабильных трудовых коллективов на предприятиях Братско-Усть-Илимского ТПК // Социально-экономическое развитие советской Сибири: исторический опыт и современность. Новосибирск: Наука, 1984. С. 131—142.
5. Долголюк А.А. Формирование трудовых коллективов Братско-Усть-Илимского ТПК. 1955—1980. Новосибирск, 1988. 241 с.
6. История Ямала. Т. II. Ямал современный. Кн. 2. Индустриальное развитие / Под ред. В.П. Тимошенко и др. Екатеринбург: Изд-во Баско, 2010. 328 с.
7. Капитальное строительство в Российской Федерации: Стат. сб. М.: Госкомстат, 1999. 354 с.
8. Мальцев Н.И. Новый гигант на Ангаре. Иркутск: Вост.-Сиб. кн. изд-во, 1973. 71 с.
9. Мельников Г.И., Судаков В.Н. Некоторые вопросы адаптации молодых рабочих // Социальные проблемы новых городов Восточной Сибири. Иркутск, 1971. С. 51-67.
10. Пашков Н.М. Деятельность партийных организаций Западной Сибири по созданию и развитию нефтегазового комплекса. 1963—1980 гг. Томск, 1988. 240 с.
11. Российский государственный архив экономики.
12. Региональные особенности формирования и использования трудовых ресурсов. М.: Экономика, 1987. 247 с.
13. Социально-экономическое развитие Сибири в XIX—XX вв. Иркутск, 1976. 178 с.
14. Строительство в России. 2000. Статистический сборник. М.: Госкомстат, 2000. 253 с.
15. Труд в РСФСР. Статистический сборник. М.: ЦСУ РСФСР, 1967. 349 с.
16. Экономическая газета. 1966. № 47.

* * * * *

УДК 622.32(571.1)
ББК 65.304.13

Карпов Виктор Петрович
доктор исторических наук, профессор,
Тюменский индустриальный университет,
г. Тюмень, 7654321.58@mail.ru

«ОХ, КАКАЯ ЭТО БЫЛА РАБОТА!»: ФОРМИРОВАНИЕ СТРОИТЕЛЬНОГО КОМПЛЕКСА НА ТЮМЕНСКОМ СЕВЕРЕ

Рассмотрены этапы создания строительной индустрии, динамика роста строительно-монтажных работ, организационные проблемы отрасли в Западно-Сибирском нефтегазовом комплексе. Особое внимание уделено человеческому фактору: проблемам формирования трудовых коллективов, организации труда строителей, их материально-бытовым условиям. Дана оценка вкладу строителей в индустриализацию Тюменского Севера.

Ключевые слова: Тюменский Север, строители, индустриализация, освоение, нефть и газ.

Viktor P. Karpov
doctor of historical sciences, professor, Tyumen Industrial University,
Tyumen, 7654321.58@mail.ru

«OH, HOW IT WAS A JOB!»: THE FORMATION OF THE BILDING COMPLEX ON THE NORTH OF TYUMEN REGION

Stages of creation of the construction industry, the growth dynamics of construction and installation work, the organizational problems of the industry in the West Siberian oil and gas complex are analyzed. Particular attention is paid to the human factor: the problem of the formation of labor groups, organization builders labor, their material conditions of life. Contribution of the builders to the industrialization of the Tyumen North was appreciated.

Key words: Tyumen North, builders, industrialization, development, oil and gas.

Работа выполнена при финансовой поддержке Российского гуманитарного научного фонда. Проект № 15-01-00300.

Несмотря на то, что строительная отрасль определяет темпы индустриального развития территории, в историографии Западно-Сибирского нефтегазового комплекса (ЗСНГК) строителям до сих пор уделялось намного меньше внимания, чем представителям отраслей промышленности и транспорта. Возможно, это связано с тем, что капитальное строительство выглядело не так выигрышно, как другие отрасли специализации. Тюменский строительный комплекс рос в обстановке хронического дефицита кадров, их низкой квалификации и высокой текучести, отстающей механизации производства, тяжелых условий труда и быта рабочих.

Специальных исторических исследований о тюменских строителях нет, но многочисленные сюжеты о строительстве в районах нового промышленного освоения (РНПО) так или иначе присутствуют в монографиях [12, 15, 22, 23, 28, 32] и статьях историков [6, 7, 17, 18, 19, 29, 33, 34], в воспоминаниях участников создания ЗСНГК [26, 27, 31, 36, 37], в работах специалистов отрасли [5, 25, 30]. В настоящей статье на основе обобщения опубликованных данных и привлечения архивных источников предпринята попытка выявить этапы становления строительной индустрии в регионе, проанализировать динамику роста масштабов строительства, количественные и качественные изменения в его кадровом потенциале.

Необходимость рассмотрения названных проблем определяется не только традиционными академическими факторами, но и необходимостью поиска адекватной современному состоянию страны стратегии развития. Восстановление промышленного потенциала государства, разрушенного в последнюю четверть века, возможно лишь при наличии мощной строительной индустрии, обеспеченной высококвалифицированными работниками. Поэтому всестороннее изучение опыта индустриализации Севера, сопутствовавших ей достижений и просчетов, представляет несомненный интерес.

Этапы создания строительной индустрии

В создании строительного комплекса на Тюменском Севере можно выделить ряд этапов (периодов). Первый, пионерный период охватывает 1964–1970 гг. В эти годы в Тюменской области практически с нуля сформировались крупные строительные мощности, в основном определилась техническая политика, основой которой стала индустриализация строительства. На втором этапе, в первой половине 1970-х гг., развернулось строительство мощных трубопроводов для транспортировки нефти в

центральные и восточные районы страны, газа – на промышленные предприятия Урала и Центра. Ускорилось также строительство транспортной инфраструктуры, объектов энергетики, нефте- и газопереработки, социальной сферы. На третьем этапе, с середины 1970-х до середины 1980-х гг. происходил быстрый сдвиг работ в высокие широты, что потребовало не только колоссального увеличения объемов строительства, но и применения новых технологий. Если до этого основной объем строительства выполнялся на территории ближнего Севера (Ханты-Мансийский автономный округ), то в следующее десятилетие территория ЗСНГК выросла вчетверо за счет продвижения на дальний Север (Ямало-Ненецкий автономный округ), стремительного развития газовой промышленности, 70% производства в которой приходится на долю строительства. На четвертом этапе, во второй половине 1980-х гг., в строительстве, как и в ЗСНГК в целом, нарастали негативные тенденции, вызванные системным кризисом в СССР. Признаки этого кризиса обозначились уже на рубеже 1970-х – 1980-х гг., но в полный голос заявили о себе в период перестройки 1985–1991 гг.

Пионерный период

К началу 1960-х гг. в РНПО отсутствовали не только крупные промышленные предприятия, но и необходимые строительные мощности, база стройиндустрии и производства стройматериалов. Необходимо было в кратчайшие сроки сосредоточить здесь крупные силы строителей, которые бы приняв эстафету у геологов, обеспечили создание нового нефтегазового комплекса. «Стратегию и тактику освоения нефтяных и газовых месторождений Западной Сибири, – вспоминает бывший главный инженер Главтюменнефтегазстроя Ю. П. Баталин, – приходилось вырабатывать в условиях полной неопределенности: регион не изучен, в нем практически отсутствуют производственная, транспортная и социальная инфраструктура, почти нет строительных мощностей...» [2, С. 34].

Выполнение поставленных перед регионом задач зависело от многих факторов, но ключ к освоению разведанных богатств руководители страны и региона видели, прежде всего, в наращивании строительных мощностей. Возможно, это была самая сложная задача. В 1966–1970 гг., например, в Тюменской области не удалось ввести основных фондов на 227 млн. рублей, не было построено 250 тыс. квадратных метров жилья, предусмотренных планом [28, С. 42]. Это сдерживало и обустройство нефтяных месторождений. Невыполнение плановых заданий объ-

яснялось не только слабостью строительной базы на месте, но и отсутствием опыта промышленного и гражданского строительства на Севере, сети железных и автомобильных дорог, нехваткой кадров. «Я чувствовал, – вспоминал позднее Председатель Госплана СССР Н.К. Байбаков, – что для Западной Сибири необходима не простая передислокация, а серьезное наращивание сил строителей. Но сначала их надо было объединить, собрав под мощной дланью, а проще говоря, переподчинив ведомству, на которое можно было рассчитывать всерьез в таком большом деле» [1, С. 12]. Такую «длань» Н.К. Байбаков увидел в тогдашнем Главгазе СССР, который возглавлял А.К. Кортунов.

Алексей Кириллович Кортунов (1907–1973 гг.) работал в 1950–1953 гг. заместителем министра нефтяной промышленности по строительству, затем начальником Главного управления по строительству в восточных районах СССР. С 1957 г. он руководил Главным управлением газовой промышленности при Совете Министров СССР, а после восстановления министерств с 1965 г. –Министерством газовой промышленности СССР. В ту пору газовики, решая свои задачи, одновременно много строили, в том числе для нефтяной промышленности. Уполномоченным Газпрома СССР по Тюменской области А.К. Кортунов отправил в 1964 г. в Тюмень А.С. Барсукова.

Алексей Сергеевич Барсуков (1906–1976 гг.) окончил Московский институт хозяйственников Наркомтяжпрома СССР и Высшие инженерные курсы промышленного и гражданского строительства (1936 г.). К началу 1960-х он уже был не только опытным инженером-строителем, но и крупным организатором: в 1953–1959 гг. руководил трестом «Волгоградтяжстрой», в 1959–1962 гг. – Курским Советом народного хозяйства (СНХ) в должности заместителя председателя. Перед назначением в Тюмень возглавлял институт «Роспроект» (1963–1964 гг.).

Итогом поездок уполномоченного Газпрома по Тюменскому Северу стала передача всех строительных организаций Тюменской геологии в состав Мингазпрома СССР. Были созданы тресты «Сургутгазстрой», «Нефтеюганскгазстрой», «Мегионгазстрой», а в Тюмени – территориальное строительное управление «Тюменьгазстрой», преобразованное в феврале 1965 г. в Главное управление по строительству предприятий нефтяной и газовой промышленности в Западной Сибири – Главтюменнефтегазстрой. Его первым начальником стал А.С. Барсуков. В состав главка вошли организации и предприятия Государственного производственного комитета по газовой промышленности СССР в гг. Тюмени, Урае, Сургуте, Нефтеюганске и Нижневартовске.

Так создавалась структура нефтегазовой строительной индустрии, позволившей существенно ускорить темпы обустройства месторождений, строительства трубопроводов, городов, дорог, аэропортов, а в целом – всего ЗСНГК. «Ох, какая это была работа! Страшно просто, – писал позже А.С. Барсуков. – Ведь при мне четыре города создано. Я ими занимался: Сургут, Урай, Нижневартовск, Надым... Есть такой город – Сургут. Тогда (в 1964 г. – В.К.) там было 3 лошади, 1 самосвал. Прожил я там около семи лет. Когда оттуда уходил, это было в семидесятом году, было 35 тыс. человек. Двенадцать трестов. Хозяйство огромное» [31, С. 75].

Пионерный период был недолгим. В течение восьмой пятилетки (1966–1970 гг.) в Тюменской области сформировались крупные строительные мощности, в РНПО было построено 20 крупнейших промышленных предприятий, создана база строительной индустрии, опираясь на которую Главтюменнефтегазстрой более чем в 3 раза увеличил объем строительно-монтажных работ (СМР). Большой объем строительства собственными силами выполнили газовики и нефтяники. В результате, в 1964–1970 гг. было введено в строй около 80 установок подготовки нефти, кустовых и дожимных насосных станций, 1200 км линий электропередач, 4500 км промысловых трубопроводов.

Трубопроводное строительство

На долю нефте- и газопроводов приходилось более трети всей стоимости СМР, выполняемых в РНПО. Первые линии были введены в строй в 1965–1966 гг. Природный газ по 735-километровому газопроводу Игрим – Серов (1966 г.) стал поступать в промышленные центры Урала. 1000-километровый нефтепровод Усть-Балык – Омск (1968 г.), к которому были подключены 8 месторождений Среднего Приобья, позволил начать круглогодичную добычу нефти.

В следующей пятилетке (1971–1975 гг.) развернулось строительство мощных трубопроводов в центр страны. В 1970 г. началось строительство нефтепровода Александровское – Анжеро-Судженск протяженностью 800 км., в 1972 г. – магистраль Самотлор – Тюмень – Альметьевск, протяженностью 1936 км. В октябре 1974 г. по газопроводу Медвежье – Центр тюменский газ пришёл в Москву. Использование новой техники и технологии позволило в первой половине 1970-х гг. ввести в эксплуатацию 5,4 тыс. км магистральных нефте- и газопроводов. Нефтепроводы стали сооружаться из труб большого диаметра – 1020, 1220 мм, газопроводы – 1220, 1420 мм.

В связи с быстрым развертыванием газовой промышленности в регионе, стремительно увеличивались темпы строительства газопроводов в 10-й – 12-й пятилетках. Основные газотранспортные системы из северных районов Тюменской области (СРТО) были сооружены в следующих направлениях: Надым – Пунга – Вуктыл – Ухта – Торжок (год ввода – 1976/77 гг.); Уренгой – Челябинск 1 (1978 г.) и Уренгой – Челябинск II (1979 г.), Уренгой – Грязовец – Московское окружное кольцо (1980/81 гг.), Уренгой – Петровск (1981/82 гг.), Уренгой – Новопсков (1982/83 гг.), Уренгой – Ужгород (1983 г.); Ямбург – Елец I (1985/86 гг.) и Ямбург – Елец II (1987 г.), Ямбург – Западная граница СССР (1988 г.), Ямбург – Тула I и II (1989 г.), Ямбург – Поволжье (1990 г.). Всего в 1972–1990 гг. из СРТО было построено 19 газотранспортных систем общей протяженностью более 53,5 тыс. км [36, С. 235].

Большую роль в наращивании темпов трубопроводного строительства сыграл созданный по ходатайству Тюмени новый строительный главк – Главсибтрубопроводстрой (1973 г.). До этого три главка вели работы на сибирских трассах. И все три находились в Москве. Руководство было оторвано от объектов, многие вопросы решались не оперативно. Основной задачей нового главка, который возглавил В.Г. Чирсков (работавший до 1973 г. начальником треста «Тюменгазмеханизация»), являлось строительство промысловых и магистральных трубопроводов, а также насосных и компрессорных станций. У тюменских трубостроителей появился территориальный руководящий орган, заинтересованный в развитии их материально-технической базы, закреплении кадров, поиске эффективных путей ускорения работ в условиях Севера. Главсибтрубопроводстрой стал крупнейшей строительной организацией Тюменской области и Миннефтегазстроя СССР. В момент создания главк объединял чуть больше 20 строительных подразделений, через 4 года – около 100.

Главный итог работы коллективов Главсибтрубопроводстроя виден в цифрах добычи и транспорта с сибирских промыслов нефти и газа. Если в 1973 г. было добыто и транспортировано по трубопроводам 88 млн тонн нефти и около 20 млрд м^3 газа, то в 1988 г. – 400 млн тонн нефти, а в 1990 г. – 569 млрд кубометров газа. Силами Главсибтрубопроводстроя в 1973–1990 гг. было сооружено 20094 км магистральных трубопроводов, построено 85 компрессорных станций мощностью 6136 тыс. кВт, 15 насосных станций и другие объекты производственного и социального назначения.

Рост объемов СМР

Объем СМР, выполненных Главсибтрубопроводстроем в 1973–1990 гг., превысил 13,9 млрд рублей [36, С. 234]. О масштабах производственного строительства в ЗСНГК можно судить и по тому, что в 1966–1985 гг. в РНПО были введены в эксплуатацию электростанции мощностью 5339 тыс. кВт, более 23 тыс. км электропередач, почти 30 тыс. км нефте- и газопроводов, построено свыше 43 тыс. эксплуатационных нефтяных и газовых скважин [15, С. 300].

Для формирования ЗСНГК большое значение имело сооружение в 1967–1979 гг. железной дороги Тюмень – Тобольск – Сургут – Нижневартовск, ставшей основой для дальнейшего развития транспортной сети огромной территории. В декабре 1980 г. было открыто движение поездов до Нового Уренгоя. В 1960–1980-е гг. в Сибири были проложены тысячи километров бетонных и асфальтированных дорог, построены десятки новых авиационных и речных портов. О масштабах жилищного строительства можно судить по десяткам новых городов, появившихся на карте области.

Динамика капиталовложений

К середине 1970-х гг. на создание строительных организаций и базы стройиндустрии в РНПО Тюменского Севера израсходовали около 4,7 млрд рублей, в том числе на СМР – 2,3 млрд, были достигнуты высокие темпы освоения капиталовложений. По расчетам акад. А. Г. Аганбегяна, окупаемость капитальных вложений в ЗСНГК составляла меньше года и подобных примеров в СССР не было [18, С. 31].

Прирост инвестиций в экономику Сибири в 1960–1980-е годы обеспечивался за счет Западной Сибири, доля которой в общесоюзных капиталовложениях в восьмой пятилетке составила 6,4%, а в одиннадцатой (1981–1985 гг.) – уже 11,8%. Рост был обеспечен в основном за счет ЗСНГК, который стал огромной строительной площадкой. Доля Тюменской области в капвложениях Западной Сибири в 1961–1965 гг. составила 11%, в 1966–1970 гг. – 24%, в 1971–1975 гг. – 35%, в 1976–1980 гг. – 48%, а в двух последних советских пятилетках – около 60%. Но беспрецедентные для нашей страны объемы капиталовложений принесли и колоссальный результат. Вложив за годы девятой пятилетки (1971–1975 гг.) в ЗСНГК 25 млрд рублей, СССР получил эффект в 250 млрд. За одиннадцатую пятилетку (1981–1985

гг.) инвестиции удвоились (по сравнению с девятой), отдача возросла до 450 млрд руб. [12, С. 53–54].

Западная Сибирь в короткие сроки стала главной топливной базой страны и мира, сибирские нефть и газ – главным источником рублевых и валютных поступлений в казну. Но цифры свидетельствуют и о том, что природные богатства стали компенсатором падающей эффективности советской экономики, а их форсированная добыча затормозила развитие остальной Сибири, и в перспективе – СССР. Без учета объемов капитальных вложений, направляемых на создание ЗСНГК, темпы роста инвестиций в Западную и Восточную Сибирь в 1980-е гг. были ниже средних по РСФСР и СССР. Таким образом, советское правительство фактически отошло от реализации курса на ускоренное развитие производительных сил Сибири, взятого в 1950-е гг.

Техническое оснащение отрасли

В послевоенные десятилетия в техническом оснащении сибирских строителей произошли существенные перемены. Поток новой мощной техники на стройки не прекращался вплоть до конца 1980-х гг. С 1961 по 1987 г. количество экскаваторов, скреперов, бульдозеров, кранов, автопогрузчиков и автогрейдеров выросло в Сибири в 4 раза. Гораздо быстрее, благодаря строительству ЗСНГК, рос парк строительных машин и механизмов в Тюменской области. Как видно из таблицы, в 1965–1985 гг. количество тракторов на областных стройках увеличилось в 8 раз, бульдозеров – в 15, кранов и экскаваторов – в 20, общее количество единиц техники – более чем в 16 раз.

Таблица 1 – **Рост парка машин и механизмов в строительных организациях Тюменской области в 1965–1985 гг. [15, С. 302].**

Наименование машин и механизмов	1965 г.	1970 г.	1975 г.	1980 г.	1985 г.	1985 г. в % к 1965 г.
Автогрейдеры, шт.	122	158	203	308	628	515
Бульдозеры, шт.	320	1157	2781	3538	4977	1555
Краны, шт.	447	1298	3 441	5 611	8959	2004
в т.ч. трубоукладчики	–	322	1261	1776	3252	1009
Скреперы, шт.	22	121	198	173	359	1631
Тракторы, шт.	558	1569	2258	2695	4458	799
Экскаваторы, шт.	228	894	1794	2926	4827	2117
Всего единиц техники	1697	5519	11936	17027	27460	1618

Нефтегазодобывающие районы Западной Сибири по технической оснащенности далеко превзошли традиционные районы добычи нефти и газа, однако в большинстве случаев это были не принципиально новые машины, а модернизация существующих серийных моделей машин и механизмов за счет их приспособления к работе в условиях низких температур.

Если говорить о транспорте, то главной тягловой силой в Заполярье стал «Урал» Миасского автозавода. Водители предпочли его «КрАЗам», «МАЗам» и «КамАЗам», потому что «Урал» был универсален: и грузы возил, и в случае необходимости превращался в своего рода арктический автобус. Но таких примеров мало. Был снегоболотоход «Тюмень» весьма сложного происхождения. Сконструирован в системе Миннефтегазстроя. За основу взят колесный трактор «Кировец». На четырех заводах – Калужском, Сысертском, Кропоткинском, Тюменском, подчиненных 3 разным министерствам – Нефтепрому, Газпрому, Нефтегазстрою, – «кировцев» «разували», ставили на широкие болотные гусеницы, и эта самодеятельная подотрасль выпускала 100 машин в год.

«Где тут технический прогресс? – спрашивали корреспонденты «Известий». – Разве не рациональнее было осуществлять эту идею в автоматизированных цехах, на конвейерах того же Кировского завода или КамАЗа, иначе говоря, на специализированных предприятиях?» [13]. Между тем спрос на такого рода технику был большой. Поэтому на Севере, как нигде, нужна была не частичная модернизация, а переход к новым технологическим системам, к технике последних поколений. Решить проблему в исследуемый период так и не удалось. Частые выходы из строя техники, не приспособленной к эксплуатации в условиях Севера, влекли за собой крупные материальные потери. В постановлении Госкомитета СССР по науке и технике от 31.05.1983 г. № 239 «О создании и повышении эффективности использования горнодобывающей техники в северном исполнении» отмечалось, что «из-за недостаточного количества производимой в северном исполнении техники в районах с низкими температурами в зимний период приходится эксплуатировать машины в исполнении для умеренного климата, что приводит к снижению их производительности в среднем в 1,5 раза по сравнению с летним периодом, фактический срок службы сокращается по сравнению с нормативами в 2–3,5 раза. Все это приводит к огромным народнохозяйственным потерям, которые исчисляются десятками миллиардов рублей. Почти полностью отсутствуют системы машин, механизмов и оборудования, обе-

спечивающие комплексную механизацию и автоматизацию процессов разработки природных ресурсов, что особенно важно в условиях дефицита трудовых ресурсов и высокой стоимости работ, характерных для районов Севера» [11, Ф. 2146, Оп. 1, Д. 2613, Л. 144].

Индустриальный метод строительства

Одним из главных условий выполнения обширной программы строительства ЗСНГК была его индустриализация. Блочный метод, разработанный и внедренный инженерами и рабочими треста «Тюменьгазмонтаж», позволял на обустройстве сибирских месторождений вчетверо увеличить производительность труда [24, С. 11]. Суть его проста: максимум работ в заводских условиях, минимум – на стройплощадке. Осуществление этих качественных изменений в строительстве было в центре внимания партийных и хозяйственных органов. Начинали освоение нового метода А. Барсуков, Ю. Баталин, И. Шаповалов, В. Жевтун, Г. Шмаль, А. Беккер, Я. Каган, М. Ройтер. В 1980 г. за блочно-комплектный метод Ю. Баталину, И. Шаповалову, В. Жевтуну, М. Ройтеру, В. Аронову и А. Шевкоплясу была присуждена Ленинская премия.

Блочные объекты – КНС по закачке воды в пласт, дизельные станции, котельные и другие – поначалу многими были восприняты настороженно. Нет привычного кирпича и бетона, вместо них легкие объекты. Сколько они простоят, не разболтаются ли от вибрации? «Вначале не все получалось, – пишет Ю.П. Баталин. – Переводили много металла. Бросовой работы было немало. Начали даже поговаривать: пора, мол, энтузиастов этих и к ответственности призвать. И нужно отдать должное Н.К. Байбакову. Приехал он, все осмотрел, все выспросил и во все вошел. На партактиве убежденно высказался за комплектно-блочный метод и как нефтяник рекомендовал все нефтяное обустройство переводить на него. Нефтяники после этого из оппозиции вышли. Обком КПСС – Б.Е. Щербина и Г.П. Богомяков поддерживали идею всегда» [31, С. 80].

Для развития нового метода в составе Главтюменнефтегаза было организовано управление нефтепромыслового строительства – ЗапСибнефтестрой и объединение по сооружению объектов нефтяной и газовой промышленности в блочно-комплектном исполнении – Сибкомплектмонтаж. Выпуск блочных устройств Главтюменнефтегаз организовал на своих заводах. Блочный метод стал ведущим в обустройстве промыслов, сооружении других объектов нефтяной и газовой промышленности.

Сроки строительства технологических объектов сократились в 2,5–10 раз, а капитальные вложения в обустройство – на 30–40% . За счет этого было достигнуто значительное ускорение в строительстве: если в целом по Миннефтепрому СССР объем СМР за 9-ю пятилетку увеличился на 78% , то в Тюменской области – в 2,8 раза. В начале 1980-х уровень индустриализации в сооружении промысловых объектов достиг 65% [9, Ф. 5587, Оп. 18, Д. 2190, Л. 71].

К сожалению, не все во внедрении индустриальных методов строительства зависело от самих тюменцев. Необходимо было новое поколение оборудования. На блочно-комплектный метод следовало специально ориентировать машиностроение. Но этого не было сделано. В Западной Сибири во второй половине 1970-х годов проектировали и монтировали блоки массой до 450 тонн – чем больше блоки, тем выше эффект. Но американцы в это время применяли на Аляске суперблоки массой до 1300 тонн. При поддержке нового метода отечественным машиностроением обустройство месторождений в регионе могло быть более экологически чистым, менее ресурсо- и капиталоемким. А главное – менее трудоемким, что позволило бы избежать привлечения в Сибирь десятков тысяч работников.

Страна направляла в новый энергетический район лучшее оборудование и машины, наряду с отечественными использовались и последние образцы зарубежной техники, закупаемой через Машиноимпорт: газлифтные комплексы, вездеходы, экскаваторы, бульдозеры, погружные электронасосы, трубы, радиотелеметрические системы, радиоаппаратура, ЭВМ производства ГДР, Венгрии, ЧССР, ПНР, Англии, Канады, США, ФРГ, Японии. В итоге по уровню внедрения новой техники Главтюменнефтегазстрой за годы 9-й пятилетки вышел с предпоследнего в Министерстве на 1-е место [10, Ф. 2044, Оп. 4, Д. 35, Л. 1, 8; Ф. 2037, Оп. 1, Д. 29, Л. 16]. Вместе с тем, чрезмерное увлечение закупкой импортного оборудования не стимулировало собственные разработки, особенно создание техники в северном исполнении.

Среди недостатков в работе по внедрению научно-технического прогресса в строительстве следует отметить и медленную механизацию производства. В 1980 году ручным трудом в строительных организациях Главтюменнефтегазстроя было занято 49% рабочих, Главтюменнефтегаза – 60% , Тюменгазпрома – 57% [11, Ф. 1112, Оп. 1, Д. 9389, Л. 63]. В 1987 г. около половины рабочих строительных организаций продолжали работать вручную [10, Ф. 124, Оп. 245, Д. 28, Л. 4].

Условия труда и текучесть кадров

Строителям приходилось выполнять много тяжелого ручного труда, удельный вес которого снижался медленней, чем в других отраслях. Это не позволяло СССР сократить разрыв от развитых индустриальных стран в уровне технической оснащенности строителей. В США уже в начале 1970-х гг. доля ручного труда в строительстве снизилась до 30%, в Тюменской области она составляла около 50% в 1987 г. [12, С. 324; 15, С. 111]. Между тем, увольнялись с сибирских строек, в первую очередь, рабочие, занятые ручным трудом.

Следует также заметить, что механизированный труд не одинаков по условиям. В СССР постоянно рос парк и мощность строительных машин. Однако их комфортности уделялось мало внимания. Кабины почти всех машин слабо защищались от проникновения шума, пыли и газов, плохо утеплялись. В это же время за рубежом в кабинах аналогичных машин существовало отопление, вентиляция, звукоизоляция, и даже появились кондиционеры.

Показатели оборота кадров в строительстве снижались очень медленно и всегда были хуже республиканских. Нестабильность трудовых коллективов была обусловлена множеством факторов: степенью приживаемости мигрантов в РНПО; возрастом и семейным положением строителей – рабочих и ИТР; местностью, откуда они прибыли; образованием и квалификацией; условиями труда. Исследование причин текучести кадров в отрасли показывает, что в строительстве желающих покинуть работу из-за неудовлетворенности условиями труда было всегда больше, чем в промышленности. Даже шахтеров по этой причине увольнялось вдвое меньше, а машиностроителей, например, – втрое. Известно, что в отличие от промышленности в строительстве производственный процесс осуществляется на открытых площадках не только в хорошую погоду, но и в дождь, снег, мороз и ветер. Годовой перепад температур в СРТО достигал 90°С. Много проблем в летний период доставлял гнус.

Начиная с середины 1960-х гг. мощные кадровые потоки устремились в районы нефтегазового строительства Западной Сибири, но очень скоро немногим меньшие потоки двинулись в обратном направлении. Текучесть кадров на севере Тюменской и Томской областей достигала в начальный период 50-80% в год [12, С. 186]. Проблема оставалась нерешенной и в последующие десятилетия. В 1980-е годы на предприятиях Миннефтегазстроя и Минстроя СССР Тюменской области движение кадров составляло соответственно 28,9% и 23,4% [20, С. 76].

Текучесть по-своему формировала контингент работающих. Особенно это было заметно у строителей, где на смену опытным

кадрам нередко приезжали люди без специальности. Многие из них, едва освоив какую-то профессию, уже спешили в отдел кадров с заявлением об уходе. Это приводило к убыткам и острой нехватке квалифицированных рук.

Жилищно-гражданское строительство и жилищный вопрос

Темпы жилищного строительства не поспевали за темпами роста населения. А на Севере жилищный вопрос влиял на качество жизни, производительность труда и стабильность трудовых коллективов в еще большей степени, чем в староосвоенных районах СССР. Особенно – на крупных стройках в РНПО, где вошло в практику создание на начальных этапах строительства палаточных городков. Не избежали временного жилья барачного и иного типа и при освоении нефтяных и газовых месторождений в Западной Сибири. Этот факт констатировал в 1966 г. в «Экономической газете» секретарь Тюменского обкома КПСС А.К. Протозанов. Он отмечал, что в «нефтяных и газовых районах – Урае, Нефтеюганске, Мегионе, Нижневартовске, Пунге, Игриме – нет ни одного капитально построенного дома, отсутствуют водопровод и канализация». Партийный работник призывал проектирование и строительство промышленных, жилых и других объектов вести капитально [12, С. 391]. Однако вагончики и балки еще долго оставались приметой нефтегазового Севера. Вагон-городки стоят в Тюменской области до сих пор, хотя в официальных документах не числятся. В рабочем поселке Пурпе на 9 тыс. жителей 253 вагончика, 116 балков в Тазовском районе, 180 – в Ноябрьске, 198 – в Лабытнангах и т.д. [35, С. 3].

В то же время, поскольку новые трудовые коллективы и население РНПО росли стремительно, впечатляющими для того времени были и масштабы жилищного строительства. К 1980 г. жилой фонд Нижневартовска и Сургута составил более 1 млн м^2 общей площади (в каждом городе), Нефтеюганска – свыше 500 тыс. м^2, Мегиона – 156.1 тыс. м^2 [24, С. 95]. При этом работающие в строительной отрасли имели шанс быстрее других получить квартиру. Если в 1966 г. лишь 27,8% работников Главтюменнефтегазстроя были обеспечены жильем, а в 1970 г. – 37%, то в 1975 г. – уже 65,8%, а в 1980 г. – 79,5% [22, С. 258].

Семейные работники строительных организаций получали с учетом численности семьи и ее полового состава небольшие 1–2–3–4-комнатные квартиры в домах, построенных по типовым проектам с использованием индустриальных методов строительства. Они были с тесными прихожими, кухнями и сануз-

лами, с низким качеством отделочных работ. Но новоселы были очень рады отдельному жилью с коммунальными удобствами. Сургутский краевед И.П. Захаров писал о первой пятиэтажке в поселке строителей: «Несмотря на очень малые кухни, узкие коридоры, тогда этот первый крупнопанельный дом часто называли дворцом» [14, С. 51–52]. Строители-одиночки, как правило, проживали в общежитиях.

Мобилизация: пороки экономики и подвиг строителей

Строительный комплекс на Тюменском нефтегазовом Севере создавался, как и все отрасли специализации ЗСНГК, мобилизационными методами. В результате отставание производственных тылов (строительной базы, прежде всего) от темпов наращивания объемов нефте- и газодобычи привело в долговременной перспективе к большим потерям в качестве строительства, к росту его стоимости, к крупным социальным издержкам. Вместе с тем, глубинные последствия советских достижений в индустриализации Тюменского Севера, как и прежде, трудно подвергать сомнениям и нет ничего ошибочнее отделять недостатки мобилизационной экономики от ее успехов, как это делают некоторые историки. «Вряд ли имеет смысл отделять достоинства советского режима от его пороков – они реализовались как целостность, и для истории важна феноменология целостности, а не воспоминания о несбывшихся ожиданиях» [8, С. 97], – отмечает историк А.В. Головнев.

Ошибочно также возлагать на территорию (тюменских строителей) ответственность за ошибки центра. Имея в виду и то, что принципиальные просчеты в планировании развития территории были не результатом чьего-то недомыслия или злого умысла, а пороком системы: акцент был сделан не на план, целесообразность которого очевидна, а на мобилизационную роль государства как монополиста плановости, на всемерное использование преимуществ государственной монополии, на комбинацию экономических средств с политическими» [4, С. 48]. С учётом вышесказанного следует отдать должное строителям ЗСНГК, усилиями которых среди болот и тайги вырос крупнейший индустриальный центр страны. К строителям не в меньшей, а, может быть, и в большей степени, чем к другим участникам сибирской нефтегазовой эпопеи относятся слова, прозвучавшие с высокой трибуны XXIV съезда коммунистов: «То, что было сделано, то, что делается в этом суровом крае, – это настоящий подвиг. И тем сотням тысяч людей, которые его совершают, Родина отдаёт дань восхищения и глубокого уважения» [3, С. 38].

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

1. Байбаков Н.К. В череде великих свершений // Нефтегазостроители Западной Сибири. Т. I. М., 2004. С. 8–14.
2. Баталин Ю.П. Трудные годы становления // Нефтегазостроители Западной Сибири. Т. I. М., 2004. С. 32–36.
3. Брежнев Л.И. Из отчётного доклада ЦК КПСС на XXV съезде КПСС 9 апреля 1976 г. // Материалы XXV съезда КПСС. М.: Политиздат, 1976. 246 с.
4. Вишневский А.Г. Серп и рубль: консервативная модернизация в СССР. М.: Изд. дом гос. ун-та – Высшая школа экономики, 2010. 430 с.
5. Возняк В.Я. Проблемы экономики строительства Западно-Сибирского нефтегазового комплекса. М., 1983. 128 с.
6. Гаврилова Н.Ю., Карпов В.П. Жилищно-гражданское строительство в районах нового промышленного освоения Севера Западной Сибири (1964–1985 гг.) // Налоги, инвестиции, капитал. 2002. № 1-2. С. 238-244.
7. Гаврилова Н.Ю., Карпов В.П. Уровень жизни населения Тюменской области в 1960–80-е гг. // Тюменская область: исторический опыт экономического и социального развития: мат. всерос. науч. конф. Тюмень: ТюмГНГУ, 2009. С. 16–20.
8. Головнёв А.В. Диссовет: заметки антрополога // Уральский исторический вестник. 2007. № 4. С. 96–100.
9. Государственный архив Российской Федерации (ГАРФ).
10. Государственный архив социально-политической истории Тюменской области (ГАСПИТО).
11. Государственный архив Тюменской области (ГАТО).
12. Долголюк А.А. Сибирские строители в 1946–1970 гг. Новосибирск: Параллель, 2013. 476 с.
13. Заказ на технику. Ред. статья // Известия. 1985. 8 июня.
14. Захаров И.П. Моя земля. Сургут: Нефть Приобья, 1999.
15. Карпов В.П. История создания и развития Западно-Сибирского нефтегазового комплекса. Тюмень: ТюмГНГУ, 2005. 316 с.
16. Карпов В.П. Анатомия тюменского подвига // Родина. 2012. № 8. С. 20–23.
17. Карпов В.П. Создание и развитие Западно-Сибирского нефтегазового комплекса (1948–1990 гг.): автореф. дис. ... д-ра ист. наук. Екатеринбург: Банк культурной информации, 2007. 42 с.
18. Карпов В.П. Тюменский сектор Арктики: новый этап освоения // Гуманитарные науки в Сибири. 2012. № 1. С. 29–33.
19. Карпов В.П. Северный морской путь – инструмент освоения Арктики // Уральский исторический вестник. 2014. № 2 (43). С. 108–114.
20. Карпов В.П., Ганопольский М.Г. За туманом и за запахом тайги? Проблемы заселения нефтегазового Тюменского Севера // Родина. 2013. № 2. С. 74–76.
21. Карпов В.П., Стась И.Н. Нефтегазовый рисунок урбанизации Тюменской области // Горные ведомости. 2014. № 5. С. 84–97.
22. Карпов В.П., Колева Г.Ю., Гаврилова Н.Ю., Комгорт М.В., Тимошенко А.И. Тюменский индустриальный «взрыв»: история мегапроекта. Тюмень: Изд-во Вектор Бук, 2011. 260 с.
23. Колева Г.Ю. Западно-Сибирский нефтегазодобывающий район: экономическое и социальное развитие (1960–2000-е гг.). Тюмень, 2010. 258 с.

24. Нефть и газ Тюмени в документах: в 3 т. Свердловск: Ср.-Урал. кн. изд-во, 1971—1979. Т. 3.
25. Нефть Сибири / Под ред. В.И. Муравленко. М.: Недра, 1973. 250 с.
26. Нефтегазостроители Западной Сибири: в 2-х т. М., 2004. Т. I. 539 с.; Т. II. 349 с.
27. Нефтяная эпопея Западной Сибири. М.: Нефтяник, 1995. 336 с.
28. Пашков Н.М. Деятельность партийных организаций Западной Сибири по созданию и развитию нефтегазового комплекса. 1964—1980 гг. Томск, 1988. 241 с.
29. Прищепа А.И. Градостроение в Сургуте во второй половине XX века // Отечественная история. 2007. № 2. С. 95—100.
30. Сибирская нефть / Под ред. В. И. Муравленко. М.: Недра, 1977. 248 с.
31. Соратники: Поколение Виктора Муравленко / Сост. С. Великопольский и Ю. Переплеткин. Тюмень, 2002.
32. Стась И.Н. От поселков к городам и обратно: история градостроительной политики в Ханты-Мансийском округе (1960-е — начало 1990-х гг.). Сургут: Дефис, 2016. 258 с.
33. Стась И.Н. Рождение нефтяных городов Ханты-Мансийского округа в период нефтегазового освоения Тюменской области // Архитектура и строительство России. 2013. № 6. С. 31—40.
34. Стась И.Н. Борьба интересов в градостроительном освоении нефтедобывающих районов Западной Сибири // Вестник Томского гос. университета. 2013. № 375. С. 102—105.
35. Фатеев А. Как ликвидировать бараки // Тюменские известия. 2011. 7 декабря.
36. Чирсков В.Г. Артерии жизни. М., 2003. 255 с.
37. Чурилов Л.Д. Моя история советской нефти (записки последнего министра). М.: Изд-во «Нефтяное хозяйство», 2016. 328 с.

*****

УДК 947.1 (571.2.12)
ББК 63.3(2)63

Колева Галина Юрьевна
доктор исторических наук, профессор, Тюменский индустриальный университет, г. Тюмень, gukoleva@gmail.com

СТРОИТЕЛЬНЫЙ КОМПЛЕКС ЗАПАДНО-СИБИРСКОГО НЕФТЕГАЗОДОБЫВАЮЩЕГО РАЙОНА: СТАНОВЛЕНИЕ И РАЗВИТИЕ (1960—1980-е гг.)

В статье рассматривается становление и развитие строительного производства в рамках нового нефтегазодобывающего района страны – Западно-Сибирского. Временные рамки статьи охватывают 1960–1980-е гг., так как именно в эти годы, по мнению автора, и был сформирован строительный комплекс. Основное

внимание уделено развитию строительных организаций основных строительных министерств, а также министерств, выступавших заказчиками, но создававших и развивавших в своем подчинении сеть строительных организаций. В статье прослеживается становление производства строительных материалов, как важнейшего условия успешного функционирования строительных организаций. Уделено внимание внедрению новых технологий в нефтегазовом строительстве, а также росту материально-технической базы строительных организаций. Основной территорией исследования выступает Тюменская область.

Ключевые слова: нефть, газ, строительство, объемы, масштабы, темпы, Тюменская область, Западная Сибирь.

Galina Y. Koleva
doctor of historical sciences, professor,
Tyumen Industrial University, Tyumen, gukoleva@gmail.com

THE BUILDING COMPLEX OF THE WEST SIBERIAN OIL AND GAS REGION: FORMATION AND DEVELOPMENT (1960-1980-TH YEARS)

The article deals with the formation and development of the construction industry in the new oil and gas producing region of the country – the West Siberian. Timeframe article covering 1960–1980-ies. The focus is on the development of construction companies building the main ministries, as well as ministries, serve the customer, but to create and develop in the submission of a network of construction companies. The article traces the emergence of the production of building materials, as the most important conditions for the successful functioning of the construction companies. Attention is paid to the introduction of new technologies in oil and gas construction, as well as the growth of the material and technical base of construction organizations. The main area of research supports the Tyumen region.

Key words: oil, gas, construction, volume, scale, pace, Tyumen region, Western Siberia.

Создание мощного строительного комплекса в формировавшемся нефтегазодобывающем центре на территории Тюменской области осуществлялось в условиях не только роста добычи нефти и газа в регионе, как и в стране в целом, но и усиления значения этих углеводородов в мировой экономике, расширения экспорта нефти и газа из СССР. Кардинальная ориентация экс-

портной политики страны с конца 1950-х гг. на нефть и газ, значительно влияла на процессы в Тюменской области. Нефтегазовые ресурсы все более ставились во главу угла государственной стратегии, а значит все, что происходило в Тюменской области, соотносилось с задачами государственной важности.

Обусловленность создания строительного комплекса Западно-Сибирского нефтегазодобывающего района. Основные периоды

Обусловленность создания Западно-Сибирского нефтегазодобывающего района, в рамках которого и создавался мощнейший строительный комплекс, связана с рядом факторов как внешнеполитического, так и внутриполитического уровня.

Среди обстоятельств, которые стали оказывать огромное влияние на развитие строительства в Тюменской области в период нефтегазового освоения: рост потребностей страны в нефти и газе, курс на увеличение темпов нефтегазодобычи, а затем и переход к форсированным темпам; огромные запасы нефти и газа в Тюменской области; неосвоенность территории, отсутствие сложившихся транспортных коммуникаций, необходимость одновременного решения задач, как нефтегазопромыслового обустройства, трубопроводного строительства, так и строительства автомобильных и железных дорог, энергетических объектов, предприятий по производству строительных материалов, сооружения мест проживания кадров нового добывающего района и т.д. Сложнейшей проблемой стала деятельность по созданию собственной базы по производству строительных материалов.

Решение основных задач по формированию Западно-Сибирского нефтегазодобывающего района падает на период 1960–1980-х гг. Материально-техническая база нефтегазового, как и строительного комплекса, была сформирована к концу 1980-х гг.

В развитии строительного комплекса Западно-Сибирского нефтегазодобывающего района советской эпохи можно выделить следующие основные периоды:

1. Первый период – 1961–1969 гг. – характеризуется формированием основных строительных организаций, выполнением работ, прежде всего, для нефтяной отрасли; закладкой основ базы производства строительных материалов, развертыванием жилищного и культурно-бытового строительства.

2. Второй период – 1970-е гг. Его черты: расширение масштабов строительных работ в рамках перехода к новому этапу развития Западно-Сибирского нефтегазодобывающего района; создание специализированного министерства по строительству

объектов нефтяной и газовой промышленности – Миннефтегазстрой СССР – и его новых главков и строительных объединений на территории Тюменской области; выход на нефтяные и газовые гиганты; рост работ для газовой отрасли; выход в более сложные природно-климатические условия; увеличение жилищно-гражданского и культурно-бытового строительства. Следует расширение транспортного (автомобильного, железнодорожного, авиационного) и энергетического строительства (Сургутская ГРЭС, электросетевое строительство). Чертой этого периода становится отставание жилищного и культурно-бытового строительства, в силу высочайших темпов прироста населения.

3. Третий период – конец 1970-х – 1980-е гг. – отличался огромными темпами строительно-монтажных работ в целом, возросшей долей строительно-монтажных работ (СМР) производственного назначения для газовой промышленности, невероятно высокими темпами трубопроводного строительства, ростом объемов энергетического, транспортного, жилищно-гражданского строительства, привлечением строительных подразделений практически всех союзных республик страны и ряда крупных городов для осуществления жилищно-гражданского строительства.

Газпром, Мингазпром СССР и нефтегазовое строительство

Для понимания того, почему структуры Газпрома СССР, а затем Мингазпрома СССР оказались зачинателями строительства в рамках нового нефтегазодобывающего комплекса в Западной Сибири, следует учесть обстоятельства середины 1950-х гг. В 1955–1957 гг. функционировало министерство – Миннефтестрой СССР, которое возглавлял А.К. Кортунов. В 1957 г. в условиях хрущевских реорганизаций системы управления экономикой министерство было ликвидировано, а строительные организации этого профиля были переданы в территориальные органы управления – совнархозы. Однако в это же самое время в стране возросло внимание к развитию газовой промышленности, впервые появилось направление геологоразведочных работ на газ, а в составе правительственного органа – Совета Министров СССР – структура управления газовой отраслью – Главное управление по газовой промышленности СССР. Руководителем Главгаза СССР первоначально был назначен А.Т. Шмарев, переведенный на эту работу из нефтяной сферы Урало-Поволжья. Но вскоре во главе управления был поставлен бывший министр Миннефтестроя СССР – А.К. Кортунов, который добился, чтобы строительные организации по сооружению газопроводов, а

вскоре нефтепроводов и продуктопроводов, были сосредоточены в Главгазе. С созданием Главного производственного комитета по газовой промышленности СССР – Газпрома СССР – они переданы ему.

В январе 1964 г. Совет Министров СССР, возглавляемый Н.С. Хрущевым, специальным постановлением возложил на Газпром СССР задачи комплексного строительства на правах генподрядчика объектов нефтегазодобывающей промышленности. Газпрому передавались дополнительные строительные мощности. В структуре Газпрома были созданы два главка по трубопроводному строительству и два – по строительству предприятий нефтегазодобывающей промышленности. Таким образом, в начале 1964 г. Газпром СССР наряду с задачами развития газовой промышленности, получил руководство нефтегазопромысловым и нефтегазопроводным строительством. Эти задачи будут сохранены и за министерством газовой промышленности, которое будет создано в 1965 г. Министерство газовой промышленности страны возглавил А.К. Кортунов, который был той главной ключевой фигурой вокруг которого и концентрировалось нефтегазопромысловое обустройство и трубопроводное строительство.

Таким образом, на уровне высшего эшелона власти в хрущевскую эпоху проявился интерес к развитию газовой отрасли, вскоре – к увеличению экспорта нефти и газа, а как следствие, потребовалось наличие специальных структур по нефтегазовому строительству, которые оказались в системе Газпрома, затем Мингазпрома СССР, в чем видится, прежде всего, личностный фактор.

Начало строительного производства нефтегазового профиля в Тюменской области

Начало в Тюменской области строительного производства нефтегазового профиля относится по времени к созданию первых нефтегазодобывающих предприятий. В документах Главтюменнефтегаза имеется лаконичная информация о «Березовском укрупненном газонефтедобывающем промысле», организованном 26 января 1961 г., создание которого отразило начальные представления руководства Тюменской области о первостепенности добычи газа. Эти идеи были изложены в проекте постановления по развитию газовой отрасли Тюменской области, направленном в Совет Министров СССР. Постановление Совета Министров СССР «Об использовании природного газа Березовского газоносного района Тюменской области» появилось в июне 1960 г. [3, С. 61]. Подача Березовского газа планировалась на Урал к концу 1963 г. В связи с чем в январе 1961 г. в подчинении отдела не-

фтяной и газовой промышленности Средне-Уральского совнархоза, образованного в 1960 г., и был создан Березовский укрупненный газонефтедобывающий промысел, с задачами ведения работ по обустройству Березовского месторождения, по осуществлению монтажных и наладочных работ на газопроводе для подачи газа на кирпичный завод, рыбокомбинат, строительство Сухоборского парка. В составе Березовского промысла были созданы Березовское СМУ (обустройство Березовского месторождения) и Кондинское СМУ (строительство Сухоборского парка). Однако эти строительные подразделения не смогли реализовать поставленные задачи, строительство не обеспечили людьми. Финансирование было незначительным, работы разворачивались медленно, кадровая проблема стояла остро. Однако, именно эти структуры были первыми строительными подразделениями, созданными в Тюменской области для обеспечения задач нефтегазового профиля.

Документы 1962 – 1964 гг. – конкретизация задач в области нефтегазодобычи и строительства в Тюменской области

Последовавшие в 1961 г. открытия нефтяных месторождений обусловили принятие Советом Министров СССР постановления от 19 мая 1962 г. № 47 «О мерах по усилению геологоразведочных работ на нефть и газ в районах Западной Сибири» [6, С. 57]. Инициатива в его появлении принадлежала доктору геолого-минералогических наук Н.Н. Ростовцеву, на тот период председателю Тюменского облисполкома А.К. Протозанову, секретарю Тюменского обкома партии Ф.П. Щурову, руководителю Тюменского совнархоза А.Л. Козлова, начальнику Главнефтегеологии С.В. Горюнову, начальника (в тот период) управления геологии Тюменского совнархоза Ю.Г. Эрвье [3, С. 95–98]. В этом документе промышленная добыча нефти и газа в Тюменской области намечалась на 1966 г., строительные работы возлагались на Главгаз СССР, ставились задачи «строительства крупных производственных баз разведочных организаций и обустройство нефтяных и газовых месторождений. Территория действий: «в Березово-Игримском районе и других наиболее перспективных районах Тюменской области». Назначение работ: «пройти к стройплощадке будущего Пунгинского газового промысла и начать подготовительные работы на строительстве газопровода Игрим – Серов».

Строительные организации Главгаза СССР осенью 1962 г. были направлены в Тюменскую область. Бригады СУ-4 треста Татнефтепроводстрой высадились в местечках Атымья и Пелым [7, С. 6].

В это же время последовали новые преобразования в управлении экономикой. Создан Высший Совет народного хозяйства СССР, главные управления преобразованы в государственные производственные комитеты, Главгаз – как Главное управление преобразуется в Государственный производственный комитет по газовой промышленности – Газпром СССР, с передачей ему нефтепромыслового строительства [7, С. 6].

Постановление 1962 г. по основным позициям не было выполнено, сказались разные обстоятельства, как то, что Газпром выступал с инициативой разработки Тазовского месторождения и реализации идеи подачи газа в Норильск, а руководство Тюменской области – активно прорабатывало программу широкомасштабного освоения региона через начало добычи нефти и газа.

Правительственный документ – постановление от 4 декабря 1963 г. «Об организации подготовительных работ по промышленному освоению открытых нефтяных и газовых месторождений и о дальнейшем развитии геологоразведочных работ в Тюменской области», конкретизировал начало пробной эксплуатации нефтяных и газовых месторождений, с выводом на первый план задачи организации нефтедобычи [4, С. 84–95]. Программа строительных работ, заложенная в это постановление, была обширна и отражала, прежде всего, позиции А.К. Протозанова, в то время первого секретаря Тюменского промышленного обкома партии. В постановлении речь шла об автодорожном строительстве, строительстве железной дороги Тюмень – Тобольск – Сургут, развертывании энергетического строительства в нефтяных районах, сооружении двух нефтепроводов: Шаим – Сотник, Усть-Балык – Омск. Было запланировано создание предприятий строительной индустрии, указывалось на необходимость применения блочно-комплектного метода при строительстве объектов нефтегазовой промышленности в рамках нового добывающего района [3, С. 103].

Задача выполнения строительных работ в регионе, возложенная еще постановлением 1962 г. на Главгаз СССР, в новом постановлении нашла закрепление и подтверждение. Создание базы стройиндустрии в Тюменской области определялось первоочередной задачей Газпрома СССР. Одновременно существенное место отводилось объектам строительной индустрии жилищно-бытового строительства: в Тюмени, Сургуте, было запланировано строительство заводов крупнопанельного домостроения, в Сургуте, Шаиме, в районе Мегиона – заводов железобетонных изделий. Отметим, что, если кто думает, что вопрос о том из чего строить города нефтяников был предметов долговременных дискуссий, ошибаются, если следовать содержанию этого документа – вопрос выступал, как решенный: только в капитальном исполнении.

Подступ к созданию строительного комплекса Западно-Сибирского нефтегазодобывающего района

С выходом постановления от 4 декабря 1963 г. работы в Тюменской области по всем направлениям активизируются. В постановлении Совета Министров СССР от 7 января 1964 г. были определены Госкомитеты, привлекаемые к строительным работам в Тюменской области, в связи с подготовкой начала добычи нефти и газа, а также были конкретизированы их задачи.

На Газпром СССР были возложены задачи комплексного строительства на правах генподрядчика объектов нефтегазодобывающей промышленности [7, С. 7], 13 трестов и девять строительных управлений переводились из других регионов страны. В аппарате Газпрома создавались два главка по трубопроводному строительству и два главка по строительству предприятий нефтегазодобывающей промышленности. Приказом от 7 марта 1964 г. Газпром СССР определил задачи своих подразделений в Западной Сибири, первоначально закрепляя определенные тресты за определенными направлениями работ, среди них: тресты «Татнефтепроводстрой», «Нефтепроводмонтаж», «Союзпроводмеханизация». Однако уже месяц спустя Газпром СССР приказом от 24 апреля 1964 г. за № 120 наметил организацию самостоятельных строительных управлений в составе треста «Татнефтепроводстрой» [7, С. 7], в результате было создано более 60 организаций, в том числе 27 СМУ. Для координаций действий различных строительных организаций в г. Тюмени был создан аппарат уполномоченного Газпрома СССР, во главе с А.С. Барсуковым. Уполномоченный не имел административно-распорядительных прав, возникавшие проблемы решались через обращение лично к А.К. Кортунову. Осознавая недостатки подобной ситуации, были подготовлены предложения об организации в Западной Сибири самостоятельной строительной организации [15, С. 65].

Инициатива была поддержана, и в феврале 1965 г. Совет Министров СССР принял постановление о создании в Тюмени Главного управления по строительству предприятий нефтяной и газовой промышленности в Западной Сибири. Строительные управления и участки трестов Газпрома СССР, таких как «Татнефтепроводстрой», «Башнефтепромстрой», «Туймазынефтестрой», «Укргазнефтепроводстрой», «Шпаковнефтестрой» составили ядро созданного в г. Тюмени Главного управления – Главтюменнефтегазстроя. Возглавил главк Алексей Сергеевич Барсуков, которому было уже 59 лет. Главным инженером был назначен Ю.П. Баталин (38 лет), до этого управляющий трестом «Башнефтепромстрой», заместителем начальника главка стал

С.В. Афанасьев, бывший председатель Тюменского облисполкома, начальником планового-экономического управления – А.Ф. Сергиенко, работавший председателем облплана. Аппарат главка был в основном сформирован к осени 1965 г.

С организацией в сентябре 1965 г. Министерства газовой промышленности СССР главк вошел в его подчинение. На год создания Главтюменнефтегазстроя в его составе имелись строительные управления в Лабытнангах, Тюмени, Сургуте, Нефтеюганске, Мегионе, Урае, Нижневартовском. Наряду с этими управлениями строительные работы в Тюменской области выполняли два строительных управления (СУ) Сварочно-монтажного треста, пять СУ треста «Нефтепроводмонтаж», а также работали строительные организации трестов «Союзпроводмеханизация», «Союзмонтажгаз», «Туймазанефтестрой», «Башнефтепромстрой».

Подразделения в виде СУ Главтюменнефтегазстроя в Тюменской области стали основой создания трестов: Тюменнефтестрой (г. Тюмень, начальник А.Н. Гурьев), «Шаимгазстрой» (г. Урай, управляющий В.Д. Чернышов), «Сургутгазстрой» (г. Сургут, управляющий В.И. Кравченко), «Мегионгазстрой» (пос. Нижневартовск, управляющий Г.И. Пикман), «Нефтеюганскгазстрой» (г. Нефтеюганск, управляющий И.И. Трегубенко), «Томскгазстрой» (пос. Стрежевой Томской области), трест «Севергазстрой» (пос. Надым, управляющий А.Н. Мандриченко), «Ямалгазстрой» (пос. Лабытнаги, управляющий В.В. Киселев), а также тресты «Тюменгазмонтаж» (управляющий И.Я. Шаповалов), «Тюменгазмеханизация» (управляющий В.Г. Чирсков), трест Автоводного транспорта (управляющий М.И. Сырьев), трест «Спецгазстрой» (г. Сургут, главный инженер М.В. Чижевский).

Темпы роста строительно-монтажных работ этого главка были очень высоки, с 1965 по 1969 гг. объемы работ выросли в 3,2 раза, в том числе работ производственного назначения – в 3,7 раза [7, С. 11].

Таблица 1 – **Рост объемов работ Главтюменнефтегазстроя в 1960-е гг., в млн. руб. [9, С. 78].**

Показатели	1965 г.	1966 г.	1967 г.	1968 г.	1969 г.
Объем СМР	47,4	76,1	99,8	118,9	186,5

Наряду с Мингазпромом, в Тюменской области начали работу строительные организации Минпромстроя, Минтрансстроя, Минмонтажспецстроя, Министерства связи, Министерства энергетики СССР. Минтрансстрой СССР должен был осуществлять

работы по транспортному строительству в Тюменской области – строить автодороги, железную дорогу, аэродромы и аэропорты. Для строительства железной дороги Тюмень – Тобольск – Сургут в Тюмень было переведено управление «Абаканстройпуть», которое получило название «Тюменстройпуть»; для автодорожного строительства был сформирован трест «Тюмендорстрой». Задачи этих строительных организаций дополнялись задачами сооружения аэродромов, аэропортов, речных портов.

Минэнерго СССР, задачи которого в этом регионе состояли в создании энергетических мощностей и электросетевом строительстве, первоначально создал в составе треста «Уралэнергострой», который базировался в Свердловске, подразделения в Тюмени для строительства Тюменской ТЭЦ, в 1968 г. – управление строительства Сургутской ГРЭС в Сургуте. Однако вскоре потребовалось переводить на строительство Сургутской ГРЭС все новые структуры: СУ Омской ТЭЦ, «Сибэнергомонтаж», «Гидроспецстрой», «Трансгидромеханизация». «Уралэнергостроймеханизация», «Уралспецэнергомонтаж».

Одновременно стали создаваться и строительные организации в системе основного министерства-заказчика – Миннефтепрома, который имел в Тюмени главк – Главтюменнефтегаз. Уже в 1965 г. были созданы два строительных треста: «Тюменнефтегазстрой» (со СМУ в г. Тюмени, пос. Игриме, Шаиме, Мегионе, Нефтеюганске) и «Тюменнефтедорстройремонт» (с СУ в Сургуте, Шаиме, Мегионе). В последующем был создан еще один строительный трест «Тюменнефтепромстрой». Главтюменнефтегаз вынужден был увеличивать объемы работ, выполняемые собственными силами.

Объем строительных работ в рамках Западно-Сибирского нефтегазодобывающего района в 1960-е гг. вырос в 15,7 раза, 70% работ приходилось на объекты производственного назначения. Ведущее место в системе строительных организаций нефтегазодобывающего района в 1960-е гг. занял Главтюменнефтегазстрой. По объему генподрядных работ в 1969 г. главк в 5,2 раза превышал объем работ по строительным трестам Главтюменнефтегаза, и в 3,5 раза – по управлению «Тюменстройпуть» [9, С. 80]. Работы велись как для предприятий нефтяной промышленности – Миннефтепрома СССР, так и газодобывающих предприятий самого Мингазпрома.

Чертой этого периода стала постоянная нехватка строительных мощностей, невыполнение планов по СМР производственного назначения, как и жилищного, культурно-бытового. Остро стояла проблема нехватки строительных материалов, которая решалась следующими путями: межобластные поставки (но этот

вариант наталкивался на отсутствие транспортных путей круглогодичного действия); увеличение производства строительных материалов на предприятиях Минпромстроя и Минпромстройматериалы СССР в Тюменской, Томской областях; создание производственной базы строительных организаций Мингазпрома СССР в регионе [7, С. 13]. География поставок строительных материалов постоянно расширялась, она включала как сопредельные области, так и территории Урало-Поволжья. Проблема нехватки строительных материалов была чрезвычайно острой. Базы Мингазпрома по производству строительных материалов стали формироваться в Тюмени, Сургуте, пос. Харп. С долевым участием Главтюменнефтегазстроя было начато строительство 11 новых кирпичных заводов и реконструкции имеющихся. Одновременно велись работы по поиску и вводу в разработку месторождений нерудных материалов: были открыты 63 месторождения строительных материалов в Тюменской области, 58 – на территории Томской области. Ряд крупных месторождений строительных материалов было найдено на Крайнем Севере.

К концу 1960-х гг. производство кирпича в Тюменской области увеличилось в 2 раза, в 1,2 раза возрос выпуск сборных железобетонных изделий. Однако потребности строительных организаций удовлетворялись в основном за счет межобластных поставок. Расстояние от мест производства и добычи стройматериалов до основных районов нефтедобычи в среднем превышало 2 тыс. км, что повышало стоимость строительных материалов в 1,5 раза [7, С. 21]. При этом объемы поставок зачастую выполнялись не полностью; завоз огромного количества стройматериалов нужно было осуществить за короткий период летней навигации; доставка грузов – на баржах, навалом; отсутствовали базы для хранения грузов в местах выгрузки материалов; часть строительных материалов повреждалась. Все это требовало скорейшего создания собственной производственной базы строительства, основными центрами создания которой были определены центры нефтедобычи: Сургут, Урай, Нефтеюганск, Нижневартовск, с 1967 г. – Харп, Надым, Лабытнанги и Салехард.

За 1965–1969 гг. во всех местах базировки строительных подразделений Главтюменнефтегазстроя, треста «Тюмендорстрой», управления «Тюменстройпуть» было завершено создание пионерных баз, заложены основы производственной базы строительства. С 1968 г. в составе Главтюменнефтегазстроя действовал завод по выпуску крупных узлов и сантехизделий, получивший название завод монтажных заготовок, с цехом блочно-комплектных устройств. В 1970 г. главк ввел в эксплуатацию комбинат ЖБИ в Сургуте, завод по изготовлению керамзито-бе-

тонных изделий в г. Тюмени, участок по производству силикатного кирпича в пос. Винзили, карьер с дробильно-сортировочной фабрикой в пос. Харп.

В 1960-е гг. на северные районы приходилось лишь 3% производства строительных материалов. Предприятия имели в основном ведомственный характер, низкий уровень рентабельности. На начало 1970-х гг. сложился огромный дефицит производства строительных материалов внутри нефтегазового комплекса. Удорожание строительных работ, высокая сметная стоимость строительства в нефтегазовых районах, превышающая в 3–5 раз стоимость по сравнению с экономическими развитыми районами, во многом определялась дороговизной строительных материалов [7, С. 21–23].

С первых лет строительства большое внимание стало уделяться сокращению сроков строительства, а значит – развитию блочно-комплектного метода: в составе Главтюменнефтегазстроя создано СУ-19 – Управление сантехнических работ, реорганизованное в последующем в трест «Тюменгазмонтаж».

В целом первый период развития строительного комплекса в рамках Западно-Сибирского нефтегазодобывающего района характеризовался созданием крупного строительного главка в составе Мингазпрома СССР, привлечением строительных организаций Минтрансстроя и Минэнерго СССР, созданием собственных строительных организаций Главтюменнефтегазом Миннефтепрома. Основными проблемами этого периода стали: острейшая нехватка строительных материалов, осложнявшаяся отсутствием дорог круглогодичного действия для их транспортировки; постоянно расширяющиеся масштабы строительных работ, как производственного, так и не производственного назначения, и оставшаяся за рамками изложения сложнейшая кадровая проблема.

Второй период развития строительного комплекса

Развитие строительного комплекса в период с конца 1960-х – по конец 1970-х гг. определялось постановкой еще более масштабных задач перед нефтяной и газовой промышленностью страны и региона. Требовалось существенно увеличить объемы добычи нефти, начались работы по вводу в эксплуатацию нефтяного супергиганта – Самотлорского месторождения, а в развитии газовой отрасли – с 1969 г. – развернулись работы на северных газовых месторождениях, началась активная подготовка к вводу в эксплуатацию газового месторождения Медвежье, а с

1974 – Уренгойского месторождения. Этот период характеризовался увеличением масштабов трубопроводного строительства, сооружения объектов нефтегазопромыслового обустройства, расширением масштабов транспортного и энергетического строительства. Развернулись работы по строительству предприятий нефтехимии и нефтепереработки. В условиях невероятно высоких темпов строительных работ на объектах производственного назначения, очень остро в этот период обозначились проблемы жилищно-гражданского строительства, что объяснялось все возраставшими темпами прироста населения региона, ростом кадрового потенциала практически всех предприятий нефтегазодобывающего района, возникновением одного за другим городов и поселков на территории области.

В условиях новых задач в 1972 г. был взят курс на реорганизацию Мингазпрома СССР. Министерство было освобождено от выполнения строительных работ. В сентябре 1972 г. было создано Министерство строительства предприятий нефтяной и газовой промышленности СССР, которое возглавил А.К. Кортунов, первым зам. министра стал Ю. П. Баталин [9, С. 81–82]. Однако в ноябре 1973 г. А.К. Кортунов ушел из жизни, и министерство возглавил Б.А. Щербина. Главтюменнефтегазстрой вошел в подчинение нового министерства, трест «Томскгазстрой» из ведения главка был передан в состав Главвостоктрубопроводстроя (г. Уфа).

Новое министерство взяло курс на наращивание строительных мощностей на территории Тюменской области. В июне 1973 г. создается Главное управление по строительству магистральных трубопроводов в районах севера Западной Сибири, с местонахождением в г. Тюмени – Главсибтрубопровдстрой, с задачами строительства магистральных и промысловых трубопроводов, автомобильных дорог, монтажа строительных конструкций. В 1974 г. в Тюменской области формируются еще два специализированных подразделения: Сибирское экспериментальное строительно-монтажное объединение по сооружению объектов нефтяной и газовой промышленности в блочно-комплектном исполнении – «Сибкомплектмонтаж», созданное впервые в отечественной строительной практике; и второе – объединение «Сибжилстрой», с задачами строительства жилых домов и объектов культурно-бытового назначения в полносборном исполнении для нефтяной и газовой промышленности. В состав этого объединения вошли созданные к тому времени крупные предприятия по производству изделий ЖБИ и КПД в г. Сургуте и г. Тюмени. Новым явлением этого периода стало укрепление научной базы строительства, был создан институт «СибНИПИгазстрой», для

осуществления научных исследований, а также проектирования объектов с использованием блочно-комплектных устройств.

Вообще 1970-е гг. характеризовались невероятно высокими темпами приростов добычи нефти и газа, и как соответствующими этому темпами строительных работ, в осуществлении которых постоянно проявлялась неудовлетворенность основных заказчиков. По ходатайству Миннефтепрома в районе крупнейшего нефтяного месторождения страны Миннефтегазстрой вынужден был наращивать строительные мощности: наряду с уже созданными трестами «Мегионгазстрой», «Самотлорнефтепромстрой», был создан еще один – «Мегионефтепромстрой». Для Главтюменнефтегаза Главтюменнефтегазстроем выполнялось более 50% объемов работ. Также высокими темпами стали расти работы для газовой промышленности, количество строительных трестов в северных газовых районах, созданных Главтюменнефтегазстроем, постоянно увеличивалось, в 1970-е гг. там работали: «Севергазстрой», «Надымгазпромстрой», «Уренгойгазпромстрой», «Уренгойгазстрой», «Ямалгазстрой». Объем работ для Мингазпрома постоянно рос, и превысил 36% [7, С. 31]. Самыми крупными трестами в составе Главтюменнефтегазстроя стали тресты «Надымгазпромстрой» и «Севергазстрой», которые работали в районе месторождения Медвежье, ставшего основным поставщиком газа из Тюменской области, также высокими темпами росли объемы строительных работ трестов, базировавшихся в районе Уренгойского месторождения.

Создание крупных специализированных строительных подразделений не решило проблему дефицита строительных мощностей на сооружении объектов нефтяной и газовой промышленности Западной Сибири. Особенно напряженное положение сохранялось в основном нефтедобывающем районе – в Среднем Приобье, прежде всего в районе Самотлорского месторождения. Миннефтепром СССР ходатайствовал о дальнейшем увеличении строительно-монтажных работ, Миннефтегазстрой СССР в составе Главтюменнефтегазстроя образовал три новых строительных треста: «Самотлорнефтепромстрой», «Сургутнефтепромстрой», «Мегионнефтепромстрой». Однако организация новых трестов была проведена за счет имевшихся трестов Главтюменнефтегазстроя. Несмотря на то, что подрядные работы для Главтюменнефтегаза были увеличены по всем строительным организациям Миннефтегазстроя в Западной Сибири, острота проблем с вводом промысловых объектов на нефтяных промыслах сохранялась, и эти проблемы стали курироваться на уровне заместителя председателя Совета Министров СССР В. Е. Дымшица [9, С. 83].

Одновременно строительные министерства вынуждены были наращивать объемы СМР для газовой отрасли в Западной Си-

бири. Наибольшая концентрация строительных сил в 1970-е г. стала осуществляться в районе Уренгойского месторождения. В целом объемы подрядных работ по Главтюменефтегазстрою за 1970-е гг. выросли в 2 раза, в том числе для Главтюменнефтегаза – в 1,46 раза, для Мингазпрома – в 5,7 раза, объем подрядных работ для Тюменгазпрома превысил объем работ для Главтюменнефтегаза [9, С. 83].

Миннефтегазстрой СССР в 1970-е гг. упрочил позиции ведущего строительного министерства в составе Западно-Сибирского нефтегазового комплекса. На Тюменскую область в конце 1970-х гг. приходилось 42,6% работ министерства и 78% СМР на объектах нефтяной и газовой промышленности страны. Он имел в своем подчинении в Западной Сибири четыре крупных строительных подразделения, – лидировал Главсибтрубопроводстрой. Подрядные работы Миннефтегазстроя в Западной Сибири выросли более чем в два раза.

Таблица 2 – **Выполнение подрядных работ предприятиями Миннефтегазстроя, базирующимися в Западной Сибири в 1977 г. [9, С. 84].**

Наименование строительного подразделения	Объем работ, млн. руб.
Главсибтрубопроводстрой	524,2
Главтюменнефтегазстрой	441,2
Объединение «Сибкомплектмонтаж»	82,8
Объединение «Сибжилстрой»	97,2
Трест «Союзгазспецстрой»	26,2
Трест «Томскгазстрой»	32,0
Всего	1203,6

В 1970-е гг. дальнейшее наращивание строительных мощностей осуществлялось и по строительным организациям министерств-заказчиков. В системе Главтюменнефтегаза в 1971 г. вместо 3-х строительных трестов было образовано управление «Запсибнефтестрой», в 1975 г. реорганизованное в строительно-монтажное объединение, объемы работ которого в середине 1970-х гг. вплотную приблизились к объемам работ Главтюменнефтегазстроя, выполняемых для Главтюменнефтегаза, однако в последующем объемы стабилизировались [7, С. 32–33]. Объединение «Тюменгазпром», до 1972 г. не имевшее собственной строительной организации, создало трест «Тюменстройгаздобыча», а в 1977 г. еще один – «Надымстройгаздобыча», объемы работ которых постоянно росли [7, С. 33].

В 1970-е годы были увеличены объемы подрядных работ в Западной Сибири и по Министерству энергетики и электрификации СССР, которое организовало в 1976 г. в г. Сургуте тресты «Запсибэнергострой» и «Запсибэлектросетьстрой» [7, С. 34], а также на строительство Сургутской ГРЭС направило дополнительно тресты «Уралэнергострой», «Главвостокэнергострой», «Сибэнергомонтаж».

Таблица 3 – **Выполнение СМР в Западной Сибири строительными подразделениями Минэнерго в 1977 г. [9, С. 85].**

Наименование строительного подразделения	Объем работ, млн. руб.
Трест «Запсибэлектросетьстрой»	40,5
Трест «Запсибэнергострой»	47,2
Трест «Среднеуралсельэлектросетьстрой»	7,2
Сургутское УМР	8,8
Сургутский участок объединения «Сибэнергомонтаж»	7,2
Тюменский участок объединения «Уралэнергомонтаж»	2,9
Всего	113,8

Министерство транспортного строительства создало в Тюменской области еще один трест автодорожного строительства – «Нижневартовскдорстрой», увеличило в 2,2 раза объемы работ по управлению «Тюменстройпуть». Итогами работы управления «Тюменстройпуть» были: сдача в 1972 г. в постоянную эксплуатацию железной дороги Тюмень – Тобольск; в 1975 г. – открытие движения поездов до Сургута; в 1977 г. – до станции Когалымская, ввод в августе 1977 г. во временную эксплуатацию железнодорожной линии Сургут – Нижневартовск. Специальные подразделения Минтрансстроя СССР осуществляли строительство

Таблица 4 – **Выполнение СМР подразделениями Минтрансстроя в ЗСНГК в 1977 г. [9, С. 86].**

Наименование строительного подразделения	Объем работ, млн. руб.
Управление «Тюменстройпуть»	133,2
Трест «Тюмендорстрой»	66,1
Трест «Нижневартовскдострой»	58,3
СУ-489	20,4
СУ-496	17,4
Трест «Мостострой-11»	21,4
Всего	316,8

мостов через многочисленные сибирские реки, в т.ч. моста через Обь в районе Сургута, построенного вместо шести лет по плану за три с половиной года. С 1974 г. началось строительство аэропортов в Надыме, Ханты-Мансийске, с 1975 г. – в Тазовском, Уренгое, с 1977 г. – в пос. Ягельном. Объемы работ за рассматриваемый период выросли по тресту в 1,8 раза [7, С. 35].

Минпромстрой СССР образовал в 1974 г. в г. Тюмени Главное управление по промышленному строительству – Главтюменпромстрой. На два треста этого главка – «Тоболпромстрой» и «Строймеханизация» возлагались задачи строительства нефтехимического комплекса в г. Тобольске.

Таблица 5 – **Объем подрядных работ основных министерств в ЗСНГК (1977 г.) [9, С. 87].**

Строительные организации министерств	Объем работ, млн. руб.
Миннефтепром СССР	147,1
Мингазпром СССР	48,1
Миннефтегазстрой СССР	1203,6
Минэнерго СССР	113,8
Минтрансстрой СССР	316,8
Минпромстрой СССР	156,0
Минмонтажспецстрой СССР	52,2
Всего	2037,4

Наряду с достижением положительных результатов в наращивании строительных мощностей на объектах нефтегазового комплекса Западной Сибири, в 1970-е гг. появились и усилились негативные явления в управлении строительством, как концентрация в районе одного месторождения большого числа строительных организаций разного подчинения. В.И. Павлов отмечал, что подобная практика «усложняла управление и затягивала сроки строительства» [7, С. 11].

Работа строительных организаций, развернувшаяся в сложных природно-климатических условиях, была бы невозможна без достаточного оснащения строительства самой совершенной техникой. В середине 1970-х гг. на балансе строительных организаций числилось 15 тыс. строительных машин и механизмов. Большое внимание уделялось оснащению самой мощной строительной техникой и механизмами. Высокопроизводительная техника была закуплена в зарубежных странах: грузовые автомобили в ФРГ, Чехословакии, бульдозеры в Японии, трубоукладчики у американской фирмы «Ангус – Катерпиллер», снегоболотоходы

«Хаски» у канадской фирмы «Формоуст». Положительно зарекомендовали себя в условиях севера: советский роторный траншейный экскаватор ЭТР 254, траншейный засыпатель ТР 351, трубоукладчик с раздвижной колеей ТГ 634. Уделялось внимание повышению коэффициента использования строительной техники. Вырос уровень механовооруженности труда. Самый высокий показатель комплексной механизации строительных работ был в подразделениях Главсибтрубопроводстроя, а в видах работ – механизации погрузочно-разгрузочных, земляных работ, монтаже строительных конструкций, добыче и переработке песка и гравия в карьерах. В 1970-е гг. были начаты работы по автоматизации некоторых видов строительных работ.

Работа строительных организаций сопровождалась постоянным поиском новых технических решений. Основным направлением технического прогресса в строительстве явилось применение новейших строительных материалов, облегченных конструкций, блокирование потока ресурсов. Блочно-комплектный метод получил широкое распространение в строительстве, прежде всего в промысловом обустройстве, и позволял сокращать сроки сооружения промысловых объектов: КНС и групповых замерно-сепарационных установок – в 5 раз, ДНС – в 3 раза, нагревательных печей ТХУ – в 6 раз, а при строительстве трубопроводных систем – в два раза [13, С. 110–111] Внедрялись современные высокоэффективные технологии и стройматериалы: утеплители на основе перлита и полимерных материалов, гидронамыв грунта, свайные основания под сооружения на слабо несущих грунтах; гидрофобная битумокерамзитовая изоляция труб. В Главсибтрубопроводстрое была освоена поворотная сварка труб диаметром 1420 мм с подогревом стыков природным газом, внедрена прокладка трубопроводов по болотам и обводненным участкам методом сплава, применялась изоляция труб полимерными лентами, апробированы установки с гарпун-пушкой для балластировки трубопроводов с помощью анкеров, внедрен передвижной комплекс контактно-сварочных машин и механизмов «Север-1». Для сварки неповоротных стыков труб диаметром 1220 и 1420 мм применен комплекс оборудования «Стык». Серийное производство этого комплекса началось с 1976 г., а с 1977 г. он стал применяться в трубопроводном строительстве. Главсибтрубопроводстрой стал осуществлять трубопроводное строительство на болотах в летнее время с использованием болотоходов «Хаски» и специальных понтонов. Сокращению сроков строительства содействовали новые формы организации труда, применение и распространение передовых методов труда: практика сооружения трубопроводов комплексными колоннами

высокого темпа, с увеличением среднесуточного темпа строительства в 3 раза.

Множество новых технических решений родилось при осуществлении строительства дорог: безвыторфовочный метод строительства земляного полотна с капитальным типом покрытия на болотах; использование торфа и переувлажненных глинистых грунтов в теле насыпи; сохранение торфа в основании насыпи, искусственное его промораживание.

Важнейшим условием стабильного функционирования строительных организаций являлось обеспечение их строительными материалами и конструкциями. С начала 1970-х гг. количество строящихся объектов промышленности стройматериалов возросло. Большее внимание, по сравнению с предшествующим периодом, было уделено формированию базы по производству строительных материалов в северных районах Тюменской области. Однако строительно-монтажные работы по этим объектам зачастую не выполнялись в запланированных объемах.

В 1974 г., в связи с организацией новых строительных подразделений Миннефтегазстроя в Западной Сибири, часть наиболее крупных промышленных предприятий Главтюменнефтегазстроя, в том числе Тюменский и Сургутский ДСК с заводами ЖБИ, завод блочных устройств, были переданы в состав вновь созданных строительных организаций. Главтюменнефтегазстрой продолжил работы по наращиванию мощностей собственной производственной базы. В 1977 г. в ведении Главтюменефтегазстроя были три комбината промышленных предприятий в Тюмени, Сургуте и Нефтеюганске, два завода строительных материалов в Нижневартовске и Харпе, кирпичный завод в пос. Локосово, ремонтно-механический завод треста автоводного транспорта. Велось строительство завода ЖБИ и цеха дорожных плит в Харпе, реконструировались цеха гидрофобной изоляции труб в пос. Богандинке и Сургуте, строился завод ячеистых бетонов в г. Надым.

Основное внимание уделялось наращиванию производства железобетонных изделий, из 388,8 тыс. куб. м. ЖБИ, производимых в Тюменской области, на предприятия Миннефтегазстроя приходилось 65,2%. В то время как производство кирпича составляло 2,19% от объема, производимого в области, в основном силами Локосовского кирпичного завода, который использовал производственные мощности только на 8% [9, С. 94]. В то же время весь объем бутового камня, щебня, песчано-гравийной смеси, производимый в области, приходился на Главтюменнефтегазстрой [9, С. 94].

Объединение «Сибжилстрой» наращивало производство ЖБИ, вспученного перлита, кирпича, товарного бетона и рас-

твора. Крупный центр производства строительных материалов для промышленного и гражданского строительства создавался в Сургуте, где постоянно наращивались мощности Сургутского ДСК. Однако имело место низкое качество изделий, в силу чего в 1975 г. в Сургуте произошло обрушение части 160 кв. дома. Объединение испытывало большой дефицит рабочей силы, и вынуждено было прибегать к привлечению неквалифицированных кадров по оргнабору, а также использованию спецконтингента [9, С. 95]. В 1970-е гг. в объединении «Сибжилстрой» производство сборного железобетона увеличилось в 1, 8 раза, стеновых панелей – в 1,75 раза [9, С. 95].

В 1970-е гг. дальнейшее развитие получила производственная база блочного строительства. В г. Тюмени в 1974 г. был введен завод БКУ, со специализацией – производство блок-боксов НПС, БКНС, сепарационных устройств, металлоконструкций. В сентябре 1974 г. на базе цеха по выпуску трехслойных алюминиевых панелей завода был создан завод ограждающих конструкций и панелей (ОКИП) по выпуску панелей на КНС, блочные водогрейные котельные, панели из профнастила. Наращивались мощности завода монтажных заготовок, получившего с 1972 г. название комсомольско-молодежный экспериментальный завод блочных устройств (КМЭЗБУ), находившийся в непосредственном подчинении треста «Тюменгазмонтаж», созданного в 1969 г. в составе Главтюменнефтегазстроя для монтажа блочно-комплектных устройств. В конце 1974 г. был создан ремонтно-механический завод для выполнения техобслуживания, текущего и капитального ремонта. Эти предприятия составили производственную базу объединения «Сибкомплектмонтаж». Производство металлоконструкций подразделениями объединения «Сибкомплектмонтаж» было организовано в Надыме, Игриме, Нижневартовске. В 1975 г. перед объединением «Сибкомплектмонтаж» была поставлена задача освоения производства платформ на воздушной подушке.

Одновременно производство оборудования в блочно-комплектном исполнении на своих заводах наращивал Главтюменнефтегаз. На ремонтно-механическом заводе было освоено производство ДНС, замерных установок «Спутник», насосных станций, водозаборных плавучих станций в блочном исполнении, сепарационных установок с предварительным сбросом пластовой воды, блочных компрессорных установок для КИП ТХУ. С января 1970 г. в подчинении Главтюменнефтегаза стал функционировать завод «Электрон» с задачами производства приборов контроля и регулирования технологических процессов, приборов для геофизических исследований, нефтеаппаратуры,

запчастей к нефтепромысловому оборудованию, осуществления централизованного капитального ремонта технологического и энергетического оборудования. С 1973 г. на заводе был налажен выпуск блочных автоматизированных замерных установок «Спутник». Завод постоянно осваивал выпуск новой продукции, осуществлял ремонт бурового и нефтепромыслового оборудования [9, С. 96].

Однако в середине 1970-х гг. в блочно-комплектном исполнении сооружалось только 2,5% наземных объектов промыслового обустройства.

В 1970-е гг. продолжилось создание небольших по мощности производственных баз строительства в строительных организациях разной ведомственной подчиненности. Управление «Тюменстройпуть» также вынуждено вести работы по созданию собственной производственной базы. По линии железной дороги создавались участковые стройзаводы.

Свои собственные производственные базы создавали и подразделения Минэнерго СССР. В управлении строительства Сургутской ГРЭС имелась производственная база по получению бетона, раствора, оконных и дверных блоков, бетонных блоков, металлоконструкций, пиломатериалов, сборных железобетонных конструкций, а также пенополистирола, пенобетона. СУ Тюменской ТЭЦ имело свой бетонный завод, лесопильный цех, цех столярных изделий [9, С. 96].

Увеличивалось производство строительных материалов по заводам системы Минпромстроя и Минпромстройматериалы СССР, которые выпускали почти 98% кирпича Тюменской области. Одним из крупнейших предприятий стал завод силикатных изделий в пос. Винзили под Тюменью. В Томской области возросло производство сборного железобетона, стеновых панелей, строительного кирпича. В центры производства строительных материалов превращались Сургут, Тобольск, Нижневартовск, Надым, Харп. Все более мощной опорно-тыловой базой строительного производства становился г. Тюмень, где разместились: завод «Электрон» Главтюменнефтегаза, заводы БКУ и ОКиП объединения «Сибкомплектмонтаж» и др. В то же время каждая строительная организация стремилась создавать свои производственные базы для собственного производства строительных материалов, которые имели небольшие мощности и низкий технический уровень. До половины строительных материалов завозили из-за пределов области.

В рамках рассматриваемого периода были сформированы крупные строительные подразделения, вырос уровень специализации в строительстве, его техническая оснащенность. Окреп-

ла материально-техническая база строительного производства. Однако в рамках этого периода остро обозначилось отставание жилищно-гражданского строительства. Высочайшие темпы развития нефтяной и газовой отраслей не давали преодолеть дефицит строительных мощностей в регионе, как и дефицит строительных материалов.

Третий период развития строительного комплекса ЗСНГК

Производственная инфраструктура Западно-Сибирского нефтегазового комплекса (ЗСНГК; примечание – понятие введено в 1977 г.) в основном успешно формировалась в результате функционирования строительного комплекса. Ситуацию осложнило то, что отрасли нефтегазодобычи с конца 1970-х гг. вошли в стадии форсированного развития [6]. В соответствии с новыми условиями строительный комплекс получил дальнейшее развитие, где предстояло не только обеспечить соответствующие задачам темпы строительных работ нефтегазового профиля, но и преодолеть диспропорции, связанные со значительным отставанием строительства объектов городской инфраструктуры, жилья и социально-культурных учреждений [14, С. 143].

Новым явлением стало широкое привлечение внешних сил на строительство объектов дорожного и жилищно-гражданского строительства. Строительные работы этого профиля, имевшие огромное отставание, были возложены **на строительные организации подведомственные Советам Министров (первоначально 7) союзных республик**, а также – Мосгорисполкому и Ленгорисполкому. Были направлены строительные организации из Новосибирской, Свердловской, Челябинской, Волгоградской областей. Первоначально срок действия этих организаций был ограничен 1981–1983 гг., затем продлен до 1985 г., а в 1986 г. – до 1990 г. Количество республик, выполнявших строительные работы, было увеличено **с 7 до 13**. В первой половине 1980-х гг. лидерство по объему работ занимали строительные организации Украины, второе место – г. Москвы, третье – Белоруссии. Во второй половине 1980-х гг. Украина сохранила лидерство, на второе место вышли строительные организации г. Ленинграда, на третье – Грузии [2, С. 71,73]. Эти организации работали как субподрядные организации у строительных организаций Миннефтегазстроя и Минпромстроя СССР, выполняя от 18 до 35% от общей программы работ этих министерств в ЗСНГК. На автодорожном строительстве осуществлялся полный объем работ по строительству дорог, готовые дороги сдавали заказчикам.

Крупнейшим строительным министерством на протяжении рассматриваемого периода в ЗСНГК по-прежнему являлся Миннефтегазстрой СССР, который имел к концу 1980-х гг. 196 общестроительных организаций. Объемы работ этого министерства в ЗСНГК постоянно увеличивались: за 1970–1980-е гг. – в 1,67 раза [2, С. 32]. Практически весь прирост объемов в министерстве обеспечивался на объектах ЗСНГК [2, С. 33]. На протяжении 1980-х гг. в системе Миннефтегазстроя СССР в Западной Сибири были созданы новые главные управления, с приближением к местам выполнения работ: в 1981 г. – Главуренгойнефтегазстрой (г. Новый Уренгой), Главтюментрубопроводстрой (г. Сургут), в 1985 г. – Главямбургнефтегазстрой. Бывшие объединения («Сибкомплектмонтаж», «Сибжилстрой») получили статус Главков: Главзапсибжилстрой (1980 г.), Главсибкомплектмонтаж (1987 г.). В структуре подрядных работ Миннефтегазстроя в 1980-е гг. увеличивался удельный вес строительства для Мингазпрома, который превысили объем работ для Миннефтепрома в Западной Сибири [9, С. 124]. Крупнейшей строительной организацией в составе Миннефтегазстроя в ЗСНГК по объемам работ являлся Главсибтрубопроводстрой, специализировавшийся на трубопроводном строительстве. Второе место занимал Главтюменнефтегазстрой. По основной части трестов объемы работ во второй половине 1970-х гг. стабилизировались, или получили тенденцию к снижению, за исключением трестов «Мегионнефтепромстрой» и «Уренгойгазпромстрой».

Максимальный объем работ по министерству был достигнут в 1988 г. и составил 8,3 млрд. руб. Но как пишет бывший заместитель министра, Председатель Госстроя СССР Ю.П. Баталин: «начался развал Советского Союза и свертывание нефтяной и газовой промышленности. Обустройство новых месторождений и строительство новых трубопроводов прекратилось на многие годы. Естественно, это привело почти к полному свертыванию нефтегазового строительства» [1, С. 359].

В 1989 г. в соответствии с реформированием системы управления строительством, главки получили новый статус и названия: специализированные строительные объединения (ССО). Всего в системе Миннефтегазстроя в ЗСНГК в 1989 г. их было 7 [9, С. 124].

Второе место по объему подрядных работ в ЗСНГК в 1980-е гг. занимал Минтрансстрой СССР, который имел 28 общестроительных и 85 специализированных организаций. 95,5% работ этого министерства в Западной Сибири приходилось на Тюменскую область, остальное объем в Томской области выполнялся силами трестов «Томсктрансстрой» и «Стрежевойдорстрой». На

протяжении 1980-х гг. удельный вес подрядных работ этого министерства в ЗСНГК стабилизировался на уровне 16% от общего объема по министерству [13, С. 125]. Значительный рост подрядных работ в ЗСНГК в 1980-е гг. прослеживается по Минэнерго СССР: с 4,7% до 7,7% [2, С. 35].

Объединение «Запсибнефтестрой» Главтюменнефтегаза увеличило объемы работ в 1970-е гг. в 1,3 раза, а в 1980-е гг. – в 4,48 раза [9, С. 125].

Основной объем работ всех министерств, привлеченных в рамках ЗСНГК в Западную Сибирь, приходился на Тюменскую область. Наиболее значительным он был по организациям Миннефтегазстроя, Мингазпрома, Минтрансстроя, Минэнерго СССР.

Таблица 6 – **Выполнение подрядных работ основными министерствами по ЗСНГК в конце 1980-х гг. [9, С. 125].**

Министерства	ЗСНГК		Тюменская область		Томская область	
	млн. руб.	%	млн. руб.	%	млн. руб.	%
Миннефтегазстрой	3832,217	100	3781,983	98,6	50,234	1,4
Минтрансстрой	1094,046	100	1044,835	95,5	49,211	4,5
Минэнерго	524,779	100	505,776	96,3	19,003	3,7
Минуралсибстрой	529,194	100	412,288	77,9	116,906	22,1
Миннефтепром	614,924	100	573,709	93,2	41,215	6,8
Мингазпром	330,583	100	326,353	98,7	4,230	1,3
Мингео	28,162	100	25,829	91,7	2,333	8,3
Миннефтехимпром	115,208	100	115, 208	100	–	–

Удельный вес Тюменской области в объеме капиталовложений, направляемых в строительство в РСФСР, вырос с середины 1960-х гг. по конец 1980-х гг. с 2,4% до 12,3%. ***В середине 1980-х гг. у Тюменской области было первое место в РСФСР по объему строительных работ***, которые обеспечивал огромный строительный комплекс, созданный в составе ЗСНГК [9, С. 125–126].

В то же время в процессе функционирования строительного комплекса ЗСНГК существовало в рассматриваемый период немало проблем: несвоевременный ввод производственных мощностей, отставание на строительстве объектов промыслового обустройства, энергетического, электросетевого строительства, предприятий нефтехимии и нефтепереработки. Рос объем незавершенного строительства. На 1 января 1990 г. 10238 объ-

ектов находилось в незавершенном строительстве [9, С. 126]. Сложность представляло и управление строительством, и министерства попытались усилить его координацию. Миннефтегазстрой создал в г. Тюмени Главное (территориальное) производственно-распорядительное управление, которое должно было контролировать сооружение объектов главками и осуществлять оперативное руководство привлекаемыми из других регионов строительными организациями в строительстве [9, С. 126]. Головной организацией по ЗСНГК в системе Минпромстроя СССР стал Главтюменпромстрой, в состав которого вошли все организации министерства. Для координации деятельности организаций Минмонтажспецстроя СССР в Тюменской области было образовано Главное управление по строительству Западно-Сибирского нефтегазового комплекса (Главзапсибмонтаж) с отделами гг. Тюмени, Тобольске, Нижневартовске, Сургуте. Но в системе Минтрансстроя, Минэнерго таких структур создано не было. Сохранялась разобщенность управлением строительством в пределах ЗСНГК. Западно-Сибирская межведомственная территориально-производственная комиссия (ЗапСибМВТК) пыталась контролировать ход строительства наиболее важных объектов, но не смогла взять на себя роль общей координации деятельности головных организаций.

За 1980-е гг. был продолжен рост технической оснащенности строительства. В строительных организациях только предприятий Миннефтегазстроя имелось 18 тыс. единиц своей и командированной техники отечественного производства, 2500 – импортной. Получила развитие ремонтная база, в составе треста «Тюменгазмеханизация» был создан завод «Тюменгазмонтаж» для ремонта машин, узлов, агрегатов в строительстве [9, С. 127]. Продолжилось распространение блочно-комплектного метода. В трубопроводном строительстве применялись комплексы «Север-1» и «Стык», комплексы «Дуга» для автоматической газоэлектрической сварки неповоротных стыков труб большого диаметра, для контроля сварных соединений создана самоходная внутритрубная установка «Парус». Проводились работы по повышению заводской готовности труб, нанесению надежной антикоррозионной защиты через применение труб с заводской изоляцией, для предотвращения всплытия трубопроводов стали внедряться: крепление анкерными устройствами, балластировка газопроводов грунтом с использованием нетканых синтетических материалов, закрепленным грунтом [16, С. 143-148,190-195].

Строительный комплекс ЗСНГК для успешного функционирования должен был иметь надежную производственную базу, важнейшим элементом которой являлась промышленность стро-

ительных материалов. Наиболее крупный центр стройиндустрии был создан в г. Сургуте. Комбинат стройиндустрии был введен и в Нефтеюганске. Мощный центр по производству стройматериалов создавался в пос. Харп. Во второй половине 1980-х гг. вступили в действие: Сургутский завод ЖБИ, Винзилинские заводы под Тюменью – керамзитовых стеновых материалов, крупнопанельного домостроения, сборных ЖБК, расширены мощности завода КПД в г. Тюмени, введена вторая очередь ДСК в г. Нижневартовске. Миннефтегазстрой увеличивал мощности крупнопанельного домостроения по объединению «Сибжилстрой» до 1 млн. куб. м. в год [9, С. 130].

В 1980-е гг. дальнейшее развитие получила производственная база блочно-комплектного метода. Сибкомплектмонтаж ввел полигон для изготовления супер-блоков, в 1986 г. – пусковой комплекс по сборке супер-блоков в пос. Копытово, в 1989 г. – производственные мощности по укрупненной сборке трубопроводов в Нижневартовске, Ноябрьске. В 1980-х гг. было осуществлено строительство второй очереди завода БКУ, двух новых заводов: металлоконструкций и электромонтажных заготовок в строительстве [9, С. 130].

Нельзя не отметить, что к концу 1980-х гг. были сформированы центры по производству строительных материалов в Тюмени, Сургуте, Нижневартовске, Нефтеюганске, Надыме, Харпе. Выросло производство кирпича, сборных ЖБК, щебня [9, С. 131]. Однако дефицит строительных материалов в конце 1980-х гг. не был ликвидирован. Потребности региона удовлетворялись в сборном железобетоне на 47%, кирпиче и керамзите – на 68%, нерудных материалах – на 33% [9, С. 130]. Нехватка строительных материалов покрывалась межобластными поставками. Тюменская область, как основной потребитель строительных материалов в рамках ЗСНГК оставалась зависимой от поставок материалов из соседних областей. Промышленность строительных материалов в рамках ЗСНГК сохранила и в конце 1980-х гг. ведомственный характер. Так, производство кирпича осуществляли предприятия 3-х министерств, сборных железобетонных конструкций – шести [9, С. 132]. Предприятия имели низкий уровень освоенности мощностей.

Основные выводы

К концу 1980-х гг. в пределах ЗСНГК сложился крупнейший в стране строительный комплекс. В Западной Сибири работали 400 строительных организаций восьми министерств [10, С. 31]. 96% работ приходилось на Тюменскую область. За 1960–1980-е гг.

общий объем строительно-монтажных работ вырос в 126,7 раза, ввод мощностей – в 117 раз. Всего в строительно-монтажные работы, осуществляемые на территории Тюменской области с 1965 г. по 1990 г. было вложено 4948255,9 млн. руб., а собственно в строительство – 8752822,7 млн. руб. [9, С. 273]. Строительный комплекс ЗСНГК занимал одно из лидирующих мест в строительном комплексе страны. Удельный вес Тюменской области в РСФСР в объеме капиталовложений в строительство в целом вырос с 1% в середине 1960-х гг. до 11,1% в 1980-е гг. [9, С. 122]. Строительный комплекс располагал собственной производственной базой строительства с центрами в пос. Харп, гг. Сургут, Нижневартовск, Уренгой, Надым, Тюмень, Тобольск.

Успехи Западно-Сибирского нефтегазодобывающего района в значительной степени базировались на результатах функционирования его строительного комплекса. Добыча нефти в Западной Сибири в период с 1964 г. по 1989 г. увеличилась в 1864,9 раза, при росте добычи нефти в стране в 2,5 раза. Удельный вес нефти Западной Сибири в союзной добыче в конце 1980-х гг. составил 65%. Добыча газа в рамках ЗСНГК с 1966 г. по 1989 г. увеличилась в 967 раз, союзная добыча – в 5,7 раза. Весь объем газа ЗСНГК добывался на территории Тюменской области. Удельный вес газовой отрасли ЗСНГК в союзной добыче газа в конце 1980-х гг. составил 66,4% [8, С. 237]. Нефтяная и газовая отрасли Западной Сибири с середины 1970-х гг. стали базовыми отраслями своих министерств. СССР в 1974 г. вышел на первое место в мире по объемам добычи нефти, в 1984 г. – на первое место в мире по добыче газа. За 1960–1980-е гг. в нефтяной и газовой промышленности Западной Сибири было введено 88898 нефтяных и 2618 газовых эксплуатационных скважин, 10 тыс. км нефтепроводов, 33 тыс. км газопроводов с отводами [8, С. 237].

За годы создания ЗСНГК строителями была создана база мощной энергетической отрасли, производившей в конце 1980-х гг. 70 млрд. квт. час. электроэнергии. Крупнейшей ГРЭС на территории ЗСНГК стала Сургутская ГРЭС-2 [10, С. 30]. Электроэнергию передавали 25 тыс. км введенных линий электропередач.

Развитие ЗСНГК сопровождалось интенсивным транспортным освоением региона. К концу 1980-х гг. железнодорожная сеть составляла 3900 км [11, С. 197], автомобильные дороги с твердым покрытием – 15 тыс. км [11, С. 195]. Во всех центрах нефтегазодобычи имелись аэродромы, строительство которых или завершалось, или находилось в стадии продолжения. Водный транспорт региона получил современные механизированные причалы. Основной объем транспортировки грузов осущест-

влял трубопроводный транспорт. Протяженность магистральных нефте- и газопроводов в конце 1980-х гг. составила 36,5 тыс. км [8, С. 275].

В рамках ЗСНГК шел процесс формирования нефтехимической и перерабатывающей отрасли, действовало два нефтехимических комплекса – в районах гг. Тобольска и Томска, имелось 11 газоперерабатывающих заводов.

Строители внесли огромный вклад в социальное развитие региона: на протяжении 1960–1980-х гг. велось строительство 19 городов, 19 рабочих поселков, 14 поселков геологов, 32 поселков при КС и 46 вахтовых поселков, многие из которых имели тенденцию к превращению в поселки постоянного типа. Число городов на территории области увеличилось на 16, из них 10 городов было образовано в 1980-е гг. [8, С. 34]. В районе нефтедобычи на территории Томской области был построен город нефтяников Стрежевой. При росте населения Тюменской области в 2,5 раза, рост темпов жилищно-гражданского строительства постоянно повышался. Тюменская область по вводу жилья уступала только Москве.

Однако функционирование ЗСНГК в целом и его строительного комплекса в конце 1980-х гг. стало давать сбои. Стали ликвидироваться предприятия, не выполнялись объемы СМР, задерживалась оплата работ, заработная плата, появилась социальная нестабильность. Началась консервация строек, таких как Уренгойская и Няганьская ГРЭС, свертывались работы на газопроводах Ямбург – Поволжье, Омск – Новосибирск, Северные районы Тюменской области (СРТО) – Урал, сокращались объемы строительства по Миннефтегазстрою, Минтрансстрою, Минэнерго. Стали отказываться выполнять работы строители из союзных республик. Так заканчивался советский период в развитии ЗСНГК. Причины этих явлений уходили далеко за пределы региона.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

1. Баталин Ю.П. Трудные годы становления // Нефтегазостроители Западной Сибири: В 2-х кн. Кн. 1. М.: Российский союз нефтегазопромышленников (РосСНГС), 2004. С. 34—50.
2. Возняк В.Я. Проблемы экономики строительства Западно-Сибирского нефтегазового комплекса. М.: Недра, 1983. 128 с.
3. Колева Г.Ю. Александр Константинович Протозанов (к 100-летию со дня рождения). Тюмень: Вектор Бук, 2012. 256 с.
4. Колева Г.Ю. Добывающие отрасли Западно-Сибирского нефтегазового комплекса (1977—1989 гг.). Тюмень: ТюмГНГУ, 2006. 184 с.
5. Колева Г.Ю. История отраслей специализации Западно-Сибирского нефте-

газового комплекса (1960—1980-е гг.). Тюмень: Изд-во Вектор Бук, 2007. 292 с.
6. Колева Г.Ю. Западно-Сибирский нефтегазовый комплекс: история становления: в 2-х ч. Ч. 1. Тюмень: Изд-во ТюмГНГУ, 2005. 152 с.
7. Колева Г.Ю. Западно-Сибирский нефтегазовый комплекс: история становления: в 2-х ч. Ч. 2. Тюмень: Изд-во ТюмГНГУ, 2005. 160 с.
8. Колева Г.Ю. Западно-Сибирский нефтегазодобывающий район: экономическое и социальное развитие (1960—2000-е гг.). Тюмень: Изд-во Вектор Бук, 2010. 258 с.
9. Колева Г.Ю. Создание Западно-Сибирского нефтегазового комплекса в практике хозяйственного освоения Западной Сибири (1964—1989 гг.). Диссертация на соискание ученой степени доктора ист. наук. Томск, 2007. Ч. 2. 373 с.
10. Колева Г.Ю. Создание Западно-Сибирского нефтегазового комплекса в практике хозяйственного освоения Западной Сибири (1964—1989 гг.). Автореферат ... диссертации доктора ист. наук. Томск, 2007. 39 с.
11. Колева Г.Ю. Создание материально-технической базы комплекса // Западно-Сибирский нефтегазовый комплекс: от замысла к реализации. Тюмень: ТюмГНГУ, 2011. С. 150—211.
12. Павлов В.И. Организация и управление строительством нефтепромысловых объектов в удаленных и труднодоступных районах Западной Сибири (на примере ордена Ленина Главтюменнефтегазстроя). Автореферат диссертации ... кандидата экономических наук. М. 1980. 26 с.
13. Сибирская нефть. М.: Недра, 1979. 279 с.
14. Стась И.Н. От поселков к городам и обратно: история градостроительной политики в Ханты-Мансийском округе (1960-е — начало 1990-х гг.). Сургут: Дефис, 2016. 258 с.
15. Фалалеев Л.С. Первый Главк. Как это начиналось // Нефтегазостроители Западной Сибири: В 2-х кн. Кн. 1. М.: Российский союз нефтегазопромышленников (РосСНГС), 2004. С. 64—71.
16. Чирсков В.Г., Иванцов О.М., Кривошеин Б.П. Сооружение системы газопроводов Западная Сибирь — центр страны. М.: Недра, 1986. 304 с.

*****

УДК 94(57).084.9
ББК 63.3(2)633

Прищепа Александр Иванович
доктор исторических наук, профессор, Сургутский государственный университет, г. Сургут, aiprishepa@yandex.ru

ЗАКЛАДКА ФУНДАМЕНТА СТРОИТЕЛЬНОЙ ИНДУСТРИИ НА СЕВЕРЕ ЗАПАДНОЙ СИБИРИ (1960-е — 1970-е гг.)

В статье анализируются основные проблемы создания строительной индустрии на Севере Западной Сибири в годы нефтегазового освоения ее территории. Подчеркивается роль А.С. Бар-

сукова в формировании структуры строительного управления Главтюменнефтегазстрой и обеспечения его квалифицированными кадрами. В публикации нашла отражение история рождения и развития местных строительных подразделений, а также значительный вклад их руководителей в создание самого крупного в стране нефтегазового комплекса.

Ключевые слова: главное управление, социальное обеспечение, строительные материалы, текучесть кадров, обустройство месторождения, жилищное строительство, социально-бытовой объект, капитальные вложения, объем производства, производительность труда.

Alexander I. Prischepa
doctor of historical sciences, professor, Surgut State University, Surgut, aiprishepa@yandex.ru

THE FOUNDATION LAYING FOR THE CONSTRUCTION INDUSTRY IN THE NORTH OF WESTERN SIBERIA (1960–1970-s)

The article analyzes the main problems of creation of the construction industry in the North of Western Siberia in the years of oil and gas development in its territory. Emphasizes the role Barsukov in shaping the structure of construction management «Glavtyumenneftegazstroy» and providing it with qualified personnel. A special place in the publication reflected the story of the birth and development of local construction units, as well as a significant contribution to their leader in the creation of the country's largest oil and gas industry.

Key words: main administration, social security, building materials, labour turnover, field installation, housing, social facility, capital investment, output, productivity.

Освоение нефтяных месторождений на Севере Западной Сибири со сложными природно-климатическими условиями пришлось вести без подготовки производственной, инженерной и социальной инфраструктуры.

Это было связано с тем, что ранее начатое в Тюменской области строительство собственной производственной базы велось неудовлетворительно, ему недостаточно выделялось капитальных вложений, ряд объектов было законсервировано.

Становилось все более очевидным, что строительные организации самой Тюменской области с возрастающими масштабными

задачами не справляются. Необходимо было создать новый стратегический центр по формированию и управлению капитального, гражданского и жилищного строительства в Западной Сибири.

В то время на удивление успешно развивалась газовая промышленность. Решающим организационным фактором ускоренного развития газовой промышленности в первой половине 1960-х гг. явилось то, что в условиях реорганизации системы управления народным хозяйством, начавшейся в 1957 г., газостроительные организации после длительной борьбы, в отличие от нефтяных ведомств, не были переданы совнархозам, а вошли в состав вновь созданного Главгаза при Совете Министров СССР во главе с А.К. Кортуновым.

Нефтестроительные же организации в территориальных строительных главках утратили свои ведущие позиции, что отрицательно сказалось в целом на развитии нефтяной промышленности в первой половине 1960-х гг.

По воспоминаниям Ю.П. Баталина, «в 1964 г. А.Н. Косыгин уговорил А.К. Кортунова взять 12 нефтестроительных трестов в состав Главгаза, а затем преобразовать его в комитет по газовой промышленности – Газпром, и поставить их на ноги» [2, С. 32]. Именно «А.Н. Косыгин предложил А.В. Кортунову взяться и за Тюмень», – утверждает Ю.П. Баталин [2, С. 33].

Алексей Кириллович Кортунов в очередной раз пошел навстречу своему авторитетному тезке. Было принято решение о создании в Тюмени специального главка, наделенного чрезвычайными полномочиями, в задачу которого входило бы создание в кратчайшие исторические сроки фундамента строительной индустрии Западной Сибири и обустройства нефтяных месторождений, а также развертывания уникального в мировой практике градостроительства в сложных природно-климатических условиях совершенно необжитого региона [27].

Теперь необходимо было найти человека, который согласился бы совершить этот трудовой подвиг. Выбор пал на Алексея Сергеевича Барсукова. Он являлся высококвалифицированным специалистом промышленного и гражданского строительства, окончившим в 1936 г. Московский институт хозяйственников Наркомтяжстроя СССР, а позже Высшие инженерные курсы промышленного и гражданского строительства [27].

Знакомство с трудовой биографией А.С. Барсукова поражает актуальностью народнохозяйственной значимости возглавляемых им строительных объектов, масштабами их географии, способностью талантливого инженера оперативно вникать в суть разноплановых производственных вопросов и неординарно их решать [33, С. 68].

В октябре 1964 г. А.С. Барсуков был назначен специальным уполномоченным Комитета газовой промышленности СССР с задачей создать в Тюмени новый Главк, основной функциональной целью которого должно было стать формирование промышленной базы добычи нефти и газа, обустройство нефтегазодобывающей территории, строительство новых поселков и городов, жилья и социально-бытовых объектов для тружеников Западной Сибири [34, С. 76].

Решая эту задачу со свойственной ему энергией, Барсуков сформировал оперативную группу из пяти человек: представителей Москвы, Тюмени и Омска. На основании распоряжения Совета Министров СССР от 6 февраля 1965 года № 209-р и в соответствии с приказом Государственного производственного комитета по газовой промышленности СССР от 16 февраля 1965 года № 114 было организовано хозрасчетное предприятие Главное управление по строительству предприятий нефтяной и газовой промышленности в Западной Сибири с местоположением в г. Тюмени – Главтюменнефтегазстрой [25]. В его состав первоначально вошли ряд структур треста «Тюменнефтегазпроводстроя»: Строительное управление № 8 в г. Тюмени, Строительное управление № 9 в г. Сургуте, Строительное управление № 10 в Усть-Балыке, Строительное управление № 11 в Мегионе, Строительное Управление № 14 в Нижневартовске, Специальное управление по сантехническим работам в г. Тюмени, Спецучасток сантехнических работ в г. Сургуте, база комплектации снабжения с перевалочными пунктами в Омске, Сургуте, Нижневартовске, Нефтеюганске и Тюмени, Автотранспортная контора № 2 с подчиненными автобазами № 4, 6, 8 в Сургуте, Усть-Балыке и Мегионе, Учебно-курсовой комбинат в г. Сургуте, нормативно-исследовательская станция в г. Сургуте.

Кроме этого, в новый главк были включены Строительное управление № 12 в Шаиме, хозрасчетный участок старшего производителя работ СУ № 1 и автобаза. Трест «Мосгазпроводстрой» передал в ведение Главтюменнефтпегазстроя Тазовский хозрасчетный участок СУ № 4. В структуре Главтюменнефтегазстроя был организован новый трест по комплектации и материально-техническому снабжению с местоположением в г. Тюмени. Ему в подчинение были переданы контора материально-технического снабжения в г. Новосибирске, база комплектации и снабжения в г. Тюмени и перевалочная база в г. Тавде. В том же году в г. Тюмени был создан еще один производственный трест создающегося гигантского главка – трест автомобильного и водного транспорта [17, Ф. 1861, Оп. 1, Предисловие, Л. 1-3].

Так в самые короткие сроки под руководством его начальника талантливого организатора строительного производства

Алексея Сергеевича Барсукова была сформирована организационная структура нового Главка, наделенного чрезвычайными полномочиями. Позже Алексей Сергеевич вспоминал: «Я в Тюмени прожил около 7 лет. Когда оттуда уходил, это было в семидесятом году, то оставил двенадцать трестов, тридцать пять тысяч человек. Хозяйство огромное. Тюмень есть Тюмень. Ох, какая это была работа! Страшно просто...» [30].

В процессе интенсивного расширения объемов капитального и жилищного строительства им осуществлялся непрерывный поиск оптимальной модели системы управления производственного и жилищного строительства в Западной Сибири. На основании приказа Миннефтегазстроя СССР от 12 февраля 1966 г. «О структурных изменениях в составе Главтюменнефтегазстроя» СУ № 6 в Тюмени было реорганизовано в трест «Тюменьгазстрой», СУ-9 в Сургуте в трест «Сургутгазстрой», СУ-12 в Урае в трест «Шаимгазстрой», СУ-14 в Нижневартовске в трест «Мегионгазстрой», хозрасчетный участок строительных работ в Урае СУ-12 в СУ-6 треста «Шаимгазстрой».

В составе Главка дополнительно был создан трест специализированных работ «Спецгазстрой» с дислокацией в Тюмени. На основании приказа «Мингазстроя» СССР от 9 декабря 1966 г. также были созданы тресты «Нефтеюганскгазстрой» и «Ямалгазстрой», а в 1967 г. трест «Тюменнефтегазмеханизация». В 1969 г. были организованы тресты «Тюменьгазмонтаж» и «Севергазстрой» [17, Ф. 1861, Оп. 1, Предисловие, Л. 4].

После командирования А.С. Барсукова в 1970 г. на работу в Ирак, где он был удостоен за выдающийся вклад в развитие нефтегазовой промышленности этой страны ее высшей награды «Ордена Двуречья». Плодами начатой им организации управления промышленного и городского строительства в Западной Сибири стало создание в 1971 г. на базе треста «Севергазстрой» треста «Надымгазстрой». Уникальной для того времени являлась созданная в Сургуте «для внедрения новой техники» производственно-техническая фирма «Сиборггазстрой», объединившая под своей крышей талантливых молодых специалистов, внесших заметный вклад в совершенствование техники и технологии строительства в условиях Севера. Развивая это направления в работе Главка, в августе 1974 г. в нем был сформирован «КВЦ» – центр внедрения современных технических средств и математических методов в практику управления строительством.

16 февраля 1976 г. за успешное выполнение заданий IX пятилетки Указом Президиума Верховного Совета СССР Главк был награжден орденом Ленина. В связи с этим и на основании приказа Миннефтегазстроя от 2 марта 1976 г. № 78 его название

было изменено. Теперь он стал именоваться: Территориальное ордена В.И. Ленина Главное управление по строительству предприятий нефтяной и газовой промышленности в Тюменской области [17, Ф.1861, Оп. 1, Предисловие, Л. 5].

В 1976 г. в Главке работало 140 организаций и предприятий, в том числе строительных – 54, монтажных – 3, промышленных – 17, транспортных – 24, материально-технических контор и баз – 24, детских садов – 3, управляющих организаций – 15. В его составе находилось 13 трестов, УМТС, Головной учебно-курсовой комбинат, фирма «Сиборггазстрой», Центральная стройлаборатория, ИВЦ, Управление горнопроизводственных работ по строительству подземных сооружений «Спецподземстрой», Специализированные Управления №№ 16 и 21 [17, Ф. 1861, Оп. 1, Предисловие, Л. 6].

Первыми руководителями основных структурных подразделений созданного в 1965 г. Главка являлись В.Д. Чернышев, В.Б. Дурново, В.И. Кравченко, Г.И. Пикман и ряд других талантливых организаторов строительного производства в Западной Сибири [31]. А.С. Барсуков делал ставку на молодежь, приезжавшую в регион со строительными отрядами студентов. Окончив институты, они возвращались на работу в Сибирь. Начальник Главка ставил их на должности уже зная деловые качества каждого. Много молодых людей приезжало тогда с Украины. Именно так пришли в отрасль Мандрийченко, Игольников, Мазур и другие выпускники вузов, ставшие впоследствии ответственными руководителями [3, С. 33].

В 1970 г. в Главтюменнефтегазстрое насчитывалось 4000 человек руководящего управленческого состава, включавшего всю структуру специалистов – от мастеров и счетоводов до начальника Главка. Это был кадровый костяк, на который можно было положиться. Но, чтобы отфильтровать эти 4000 человек, А.С. Барсукову пришлось пропустить через Главк с 1964 по 1970 г. 18000 чел., из которых 14000 чел. не потянули: ушли или были уволены [3, С. 79].

Специалисты прибывали из многих регионов страны. Особенно значительная часть приезжала из Башкирии и Татарии, Казахстана и Азербайджана. В частности, из Башкирии на должность главного инженера Главка был переведен Юрий Петрович Баталин, будущий заместитель Совета Министров СССР и одновременно Председатель Госстроя страны. Молодой Ю.П. Баталин и зрелый А.С. Барсуков, разные по характеру, нередко взрывной Ю.П. Баталин и спокойный, основательный А. С. Барсуков удачно дополняли друг друга. «Наше счастье, что жесткий естественный отбор первых лет хорошо выбраковал всех ненадежных и слабых», – отмечал Ю.П. Баталин [1, С. 33].

Большое значение в этой связи являлось создание строительных организаций на местах. В Сургуте специализированные строительные управления СУ-9 и СУ-10 были сформированы в первый год приезда сюда А. Барсукова в 1964 г. В августе того года Строительное управление № 9 располагало 896 рабочими и инженерно-техническими работниками. Прибывший контингент составил 550 человек. Из общего числа кадрового состава предприятия 32 человека являлись инженерами и служащими, 125 – плотниками, в наличии имелось 100 транспортных рабочих, 17 водителей, 16 штукатуров, 15 трактористов. Однако, при этом весьма характерным являлось то, что из 896 чел. у 305 рабочих не было строительных профессий, что свидетельствовало о большом дефиците квалифицированных специалистов [22, Ф. 1861, Оп. 1, Д. 11, Л. 9].

Тем не менее СУ-9 под руководством А. Кошмана уже в октябре 1964 г. в условиях острой нехватки арматуры, металла, электродов и других необходимых материалов приступило к монтажу поступивших сборных зданий РММ площадью 576 кв. м и двух мастерских, соответственно размером 189 и 297 кв. м. К этому времени им уже было закончено строительство склада цемента общей площадью 900 кв. м. В 1965 г. СУ-9 начал осуществлять уже на начальном этапе застройки комплексный план создания производственной строительной базы в Сургуте.

12 февраля 1966 г. Министерство газовой промышленности издало приказ «О структурных изменениях в составе Главтюменнефтегазстроя», согласно которому Строительное управление № 9 в г. Сургуте было реорганизовано в трест «Сургутгазстрой» в составе строительных управлений № 8 и № 9 в г. Сургуте, строительного управления № 11 в г. Нефтеюганске и жилищно-коммунальной конторы в г. Сургуте [24, Л. 8].

Его первоначальной миссией являлось строительство объектов нефтяной и газовой промышленности в Сургуте и Сургутском районе. Однако в процессе своей деятельности трест «Сургутгазстрой» был переориентирован на строительство городской инфраструктуры и стал по сути городским строительным трестом, выполняющим большие объемы жилищного и основные масштабы социально-культурного строительства.

В 1978 г. в городе Сургуте и Сургутском районе работало уже 95 строительных организаций на уровне управлений, в которых насчитывалось 42 тыс. чел. О темпах роста контингента строительных рабочих свидетельствует то, что только в 1975 – 1978 гг. рост их числа составил 16 тыс. чел. [10, Ф. 113, Оп. 31, Д. 1, Л. 15].

Программа деятельности Главтюменнефтегазстроя устанавливала конкретные сроки разработки в 1964 г. проектных за-

даний на строительство первоочередных предприятий по производству электромонтажных изделий, КИП и сантехзаготовок в объеме 3–3,5 млн. руб. в год, металлоконструкций и нестандартного оборудования мощностью 15–20 тыс. тонн в год, ремонту строймашин и механизмов мощностью 5–6 млн. руб. в год, авторемонтный завод на 1000 капитальных ремонтов в год. Управление предприятий стройиндустрии, Техническое управление, Государственный производственный комитет по газовой промышленности СССР, Гипролеспром обязывались разработать генеральную схему размещения предприятий промышленности стройматериалов и деревообрабатывающих предприятий и заводов в Тюменской области. Одновременно соответствующие управления и комитеты получили задания на осуществление привязки типовых проектов по строительству заводов крупнопанельного домостроения в г. Тюмени мощностью 70 тыс. кв. м жилой площади, в поселке Сургут домостроительного комбината мощностью 280 тыс. кв. м жилой площади и заводов сборных железобетонных изделий для промышленного строительства в Сургуте, Шаиме и Мегионе мощностью 70 тыс. кв. м в год каждый, а также в районе Сургута и Мегиона предприятий по производству легких заполнителей – керамзита и аглоперита [19, Ф. 1861, Оп. 1, Д. 1, Л. 20-22].

До создания собственной индустрии строительства на Севере Западной Сибири основным источником обеспечения градостроения материалами и конструкциями являлось увеличение их производства на предприятиях Минпромстроя и Минпромстройматериалов. Вторым источником являлись межобластные поставки.

Однако Главснабсбыт РСФСР был в значительной мере ограничен в такого рода поставках из-за дефицита производства материалов стеновых панелей на предприятиях стройиндустрии Российской Федерации и трудностей осуществления их доставки из других экономических районов Советского Союза. Поэтому для более полного удовлетворения потребностей жилищного и капитального строительства в Тюменской области в стеновых материалах Главснабсбыт РСФСР особое внимание сосредоточил на создании региональной промышленности и обратился к Тюменскому областному комитету КПСС с убедительной просьбой «принять меры по увеличению их производства на действующих предприятиях области, а также полного использования капитальных вложений, выделенных на строительство и реконструкцию предприятий по производству стеновых материалов» [11, Ф. 124, Оп. 191, Д. 73, Л. 34].

На основе решений Областного комитета КПСС на Севере Западной Сибири развернулась широкомасштабная работа по

созданию местной промышленности, предусматривающая возведение в области 14 заводов строительных материалов и конструкций с объемом выпуска 250 млн. штук кирпича в год [20, Ф. 1861, Оп. 1, Д. 228, Л. 2].

Наряду со строительством новых заводов по производству кирпича большую роль в обеспечении строительных организаций стеновыми материалами призваны были сыграть реконструируемые предприятия. Масштабы реконструкции действующих кирпичных заводов охватывали 10 предприятий с предполагаемым объемом производства 80 млн. штук кирпича в год [20, Ф. 1861, Оп. 1, Д. 228, Л. 4].

Планировалось ввести в строй 6 цехов и предприятий по производству керамзито-бетонных блоков и панелей, способных выпускать продукции в переводе на условный кирпич не менее 35 млн. штук в год [20, Ф. 1861, Оп. 1, Д. 228, Л. 5].

Главтюменнефтегаззстрой было обязан построить 7 предприятий по производству стеновых материалов, производящих продукции в объеме 373 млн. штук условного кирпича в год [19, Ф. 1861, Оп. 1, Д. 1, Л. 19].

Источники свидетельствуют о широком ведомственном и географическом охвате реконструируемых и вновь строящихся предприятий по производству строительных материалов для производственных и городских объектов Западно-Сибирского нефтегазового комплекса. При этом очевидна в этом процессе ведущая роль Главтюменнефтегазстроя, руководимого А.С. Барсуковом. Из запланированных 738 млн. штук условного кирпича 373 млн. штук, т.е. более 50%, предстояло выпустить предприятиям этого Главка.

Для обеспечения строительства стеновыми материалами в период ввода в строй запланированных заводов в январе 1966 г. в соответствии с постановлением Совета Министров РСФСР от 16 сентября 1964 г. № 1163 Министерство строительства РСФСР планом на 1966 год дополнительно предусмотрело изготовление сборного железобетона и деталей крупного домостроения для обустройства нефтяных районов Тюменской области в объеме 60 тыс. куб. метров, в том числе Главзапсибстроем – 20 тыс. куб. м, Главкузбасстроем – 20 тыс. куб. м, Главсредуралстроем – 20 тыс. куб. м [11, Ф. 124, Оп. 191, Д. 73, Л. 34].

Принятая программа создания и реконструкции предприятий строительной индустрии в новой нефтегазовой провинции успешно выполнялась. С 1964 г. выпуск железобетонных конструкций увеличился к 1967 г. на 28% и составил 169 м^3. Уже в 1969 г. Главтюменнефтегазстрой сдал в эксплуатацию первую очередь Тюменского домостроительного комбината мощность 22

тыс. м^2 жилья в год. Первая очередь более мощного Сургутского домостроительного комбината, рассчитанного на производство 70 тыс. м^2 жилья в год, была введена в строй в IV квартале 1970 г. [13, Ф. 2010, Оп. 1, Д. 170, Л. 5].

Ввод этих и других предприятий стройиндустрии актуализировал проблему их обеспечения сырьем. В развертывании широкого фронта работ существенным тормозом являлось отсутствие природного строительного материала. Не было своего песка, щебня и гравия. А.С. Барсуков в условиях дефицита времени на начальном этапе делал максимум возможного для создания благоприятных условий его ввоза и размещения. Следует отметить, что участие в поставках Северу Западной Сибири материалов и комплектующих деталей строительства и оборудования принимали все области страны и отрасли народного хозяйства. Работая на уровне Совмина, Госплана и Госснаба, А.С. Барсуков замыкал на себе всю экономическую политику региона. Он активно поддерживал инициативу Тюменского обкома КПСС, который еще в 1963 г. принял решение о создании опорной базы в г. Тюмени и запланировал строительство механизированного речного причала с объемом строительно-монтажных работ на 1964 г. в размере 450 тыс. руб. Разработанная проектная и сметная документация включала в себя сооружение уникальных причальных объектов и железнодорожных подъездных путей на сумму 288,4 тыс. руб. [19, Ф. 1861, Оп. 1, Д. 1, Л. 20-22].

Учитывая, что развитие нефтедобывающих районов Тюменской области и их обустройство являлось важнейшей народнохозяйственной задачей, Совет Министров РСФСР 16 сентября 1964 г. в своем специальном постановлении «О мерах по оказанию помощи в освоении нефтяных месторождений в Тюменской области» настоятельно потребовал от совнархозов, министерств и ведомств РСФСР, крайисполкомов и облисполкомов «принять необходимые меры по оказанию помощи в обустройстве этих районов и усилению контроля за своевременной поставкой строительного сырья, материалов и оборудования, выделяемых для этой цели» [21, Ф. 1861, Оп. 1, Д. 129, Л. 44].

Для решения этой задачи на реках Сибири, в городах Новосибирске, Томске, Омске, Тюмени, Тобольске и Лабытнангах сооружались базы материально-технического снабжения с подъездными железнодорожными путями, причальными сооружениями и автотранспортными участками.

Одновременно интенсивно создавалась собственная сырьевая база строительной индустрии. Министерство геологии РСФСР в декабре 1966 г. утвердило план работ Главного Тюменского

производственного геологического управления по разведке строительных материалов, составленный в соответствии с заявками Министерств строительных материалов и нефти и газовой промышленности по обеспечению сырьем предприятий, строящихся в нефтегазовых районах Тюменской области [21, Ф. 1861, Оп. 1, Д. 129, Л. 44].

Было создана специальная авторитетная комиссия в составе представителей Глвтюменнефтегазстроя и Центральной геолого-поисковой партии. В 1967 г. она подготовила специальный «Акт о выборе под детальную разведку участков аглопоритовых глин», согласно которому в районе Сургута предполагалось разведать Каменномысовское месторождение глинистого сырья, расположенного в 3-х километрах к югу от города на левом берегу Оби вблизи одноименного поселка. Количество разведанных запасов сырья предполагалось довести 2500 тыс. куб. м. В районе поселка Нефтеюганск предполагалось разведать участок, расположенный на правом берегу протоки Юганская Обь у населенного пункта Чеускина, в 12 км ниже по течению от Нефтеюганска. Количество запасов планировалось довести до 200 тыс. куб. м. Кроме этого ставилась задача разведать участок, расположенный на правом берегу реки Оби на первой подпойменной террасе в 6 км. к востоку от поселка Мысовая Лига в 7 км к северо-западу от поселка Нижневартовск с объемом запасов в количестве 200 тыс. куб. м. [21, Ф. 1861, Оп. 1, Д. 129, Л. 44].

В 1969 г. была проведена научно-практическая конференция по развитию производственных сил Тюменской области на основе местных ресурсов с участием самых компетентных ученых страны. Основываясь на результатах ее работы, была сформирована четкая программа развития пионерных баз трестов и предприятий, вырабатывающих строительные материалы и конструкции [28].

С учетом дефицита кирпича, щебня, гравия, керамзита особую хозяйственную важность в то время приобретало строительство завода по производству керамзитового гравия в поселке Богадинском, кирпичных заводов в Локосово и Советском районе, дробильно-сортировочной фабрики по переработке щебня мощностью 800 тыс. куб. м в год в поселке Харп и ряда других предприятий промышленности строительных материалов [21, Ф. 1861, Оп. 1, Д. 129, Л. 44].

Вопросы расширения материального снабжения строительства в Сургуте приходилось решать непосредственно в ЦК КПСС. Так, в совместном постановлении ЦК КПСС и Совета Министров от 20 марта 1980 г. перед руководящими органами строитель-

ства ЗСНГК ставилась задача реконструкции и существенного расширения строительства завода керамзитового гравия в г. Сургуте. В ходе ее выполнения коллективу предприятия удалось добиться увеличения его мощности с 112 тыс. $м^3$ до 294,2 тыс. $м^3$ в год [14, Ф. 124, Оп. 200, Д. 44, Л. 10].

Таким образом, несмотря на существенные проблемы в производственной деятельности, в конце 1960-х – начале 1970-х гг. в Сургуте было построено и реально выдавало строительную продукцию 4 завода: крупного домостроения, железобетонных изделий, керамзита и товарного бетона. В Тюмени было возведено 2 мощных завода крупнопанельного домостроения, заводы блочно-комплектных устройств, ремонта машин и механизмов, цех стеклопрофилита и мозаичной плитки, в Локосово и Советском были построены кирпичные заводы, в п. Богадинском – завод по производству керамзитового гравия, а в п. Харп – дробильно-сортировочная фабрика по производству щебня [11, Ф. 124, Оп. 191, Д. 73, Л. 34].

Общая напряженная и кропотливая работа под руководством А.С. Барсукова позволила в 1970 г. утвердить новую программу развития базы строительной индустрии на 1970–1975 гг. [31, С. 77]. Так были заложены ее основы и созданы условия дальнейшего стремительного роста.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

1. Баталин Ю.П. Вместо предисловия // История и перспективы градостроительного освоения территорий Севера. Западно-Сибирский нефтегазовый комплекс. М., 2004.
2. Баталин Ю.П. Воспоминания и взгляды // История и перспективы градостроительного освоения территории севера. Западно-Сибирский нефтегазовый комплекс. М., 2004.
3. Баталин Ю.П. От игр в «кубики» к суперблокам // Соратники. Тюмень, 2002.
4. Государственный архив социально-политической истории Тюменской области (ГАСПИТО); Государственный архив Тюменской области (ГАТО).
5. ГАСПИТО. Ф. 124. Оп. 91. Д. 73.
6. ГАСПИТО. Ф. 124. Оп. 84. Д. 64; ГАТО. Ф. 1861. Оп. 1. Предисловие.
7. ГАСПИТО. Ф. 124. Оп. 191. Д.73.
8. ГАСПИТО. Ф. 113. Оп. 16. Д. 73.
9. ГАСПИТО. Ф. 113. Оп. 19. Д. 30.
10. ГАСПИТО. Ф. 113. Оп. 31. Д. 1.
11. ГАСПИТО.Ф. 124. Оп. 191. Д. 73.
12. ГАСПИТО.Ф. 124. Оп. 191. Д. 27.
13. ГАСПИТО.Ф. 2010. Оп. 1. Д. 170.
14. ГАСПИТО. Ф. 124. Оп. 200. Д. 44.
15. ГАСПИТО.Ф. 113. Оп. 31. Д. 1.

16. ГАТО. Ф. 1861. Оп. 1. Д. 1.
17. ГАТО. Ф. 1861. Оп. 1. Предисловие.
18. ГАТО. Ф. 1861. Оп. 1. Д. 228.
19. ГАТО. Ф. 1861. Оп. 1. Д. 1.
20. ГАТО. Ф. 1861. Оп. 1. Д. 228.
21. ГАТО. Ф. 1861. Оп. 1. Д. 129.
22. ГАТО. Ф. 1861. Оп. 1. Д. 11.
23. Материалы XXIII съезда КПСС. М., 1966.
24. Новый город. 2011. 12 февраля.
25. Режим доступа: http://st.Surgut.info/article/asp?Number=680.
26. Режим доступа: http://www.muzgeo.ru/stars/index.Phg.
27. Режим доступа: http://www.Muzgeo.ru/stars/index.Phg? Ement.Id=33; Режим доступа: http://www.9milliard.ru/content/article/ stars/ru/Barsukov.isp.
28. Режим доступа: http://www.muzgeo.ru/stars/index.Phg.
29. Рычков Б. Сибирь-Ирак // Соратники. Тюмень, 2002.
30. Соратники. Тюмень, 2002.
31. Чинчевич А. Все остается людям // Соратники. Тюмень, 2002.

* * * * *

УДК 94(57).084.9
ББК 63.3(2)63

Стась Игорь Николаевич
кандидат исторических наук, старший преподаватель, старший научный сотрудник Югорской лаборатории археологии и этнологии, Сургутский государственный университет, г. Сургут, igor.stas@mail.ru

ИДЕНТИЧНОСТЬ И ОБРАЗЫ СТРОИТЕЛЕЙ НА НАЧАЛЬНОМ ЭТАПЕ НЕФТЕГАЗОВОГО ОСВОЕНИЯ ЗАПАДНОЙ СИБИРИ (ПЕРВАЯ ПОЛОВИНА 1960-х гг.)

В статье исследуется процесс формирования профессиональной идентичности строителей в Сургуте и Нефтеюганске на начальном этапе нефтегазового освоения Западной Сибири. Раскрываются основные образы первостроителей. Реконструирована история становления и развития первых строительных организаций в Сургуте и Нефтеюганске в начале 1960-х гг. В статье выявлен большой производственно-социальный конфликт между, с одной стороны, нефтяниками и геологами и, с другой, – строителями, который сыграл значительную роль в процессе формирования образов и идентичностей строителей.

Ключевые слова: геологи, конфликт заказчиков и подрядчиков, нефтяники, образ, профессиональная идентичность, строители.

Igor' N. Stas'
*candidate of historical sciences, senior lecturer,
senior research of Ugra laboratory of archeology and Ethnology,
Surgut State University, Surgut, igor.stas@mail.ru*

IDENTITY AND IMAGES OF THE BUILDERS AT THE INITIAL STAGE OIL AND GAS DEVELOPMENT IN WESTERN SIBERIA (THE FIRST HALF OF THE 1960s)

This article examines the formation process of professional identity construction in Surgut and Nefteyugansk at the initial stage oil and gas development in Western Siberia. Describes the basic images of the first builders. Reconstructed the history of the formation and development of the first construction organizations in Surgut and Nefteyugansk in the early 1960s. The article revealed a large production and social conflict between, on the one hand, oil workers and geologists and, on the other hand, builders. This conflict played a significant role in the formation of the images and identities of the builders.

Key words: geologists, the conflict between customers and contractors, oil workers, image, professional identity, builders.

Работа выполнена при финансовой поддержке РГНФ (грант № 15-11-86001, тип проекта: “а(р)”).

Нефтегазовое освоение Западной Сибири главным образом ассоциируется с героической деятельностью геологов и нефтяников. Первые открыли богатейшие месторождения нефти на сибирской земле, а вторые – осуществили их эксплуатацию. Сюжеты геологов (поиск нефти и разведка недр) и сценарии нефтяников (бурение, добыча и эксплуатация углеводородов) доминировали в общественном дискурсе, однако были не единственными и не всегда самыми важными и знаковыми в период становления нефтегазового комплекса Западной Сибири.

Наиболее значимым и ожидаемым событием в первой половине 1960-х гг. было осуществление добычи усть-балыкской нефти и ее отправка на нефтеперерабатывающий завод в Омск. Жизнь геологов и нефтяников крутилась вокруг этого события, которое случилось 26 мая 1964 г. Однако промышленная разработка нефтяных месторождений не могла произойти без подготовительных строительных работ для эксплуатации, а также без большого строительства жилья и социальных объектов для прибывающих рабочих. Таким образом, строительная отрасль,

как будто оставаясь в тени, но приобретала решающее значение для нефтегазового освоения. При этом остается открытым вопрос о том, как осмысливали себя строители и через какие образы видели их другие.

В самом начале 1960-х гг. в Сургуте на страницах районной газеты «К победе коммунизма» стали появляться редкие образы города-стройки – «Сургут строится». Но этот образ рождался не благодаря представителям строительной профессии, которых в Сургуте было немного, а в среде геологов, высадившихся здесь в 1957 г. и принявшихся возводить себе новый жилой фонд: «Еще год назад на северной окраине Сургута был пустырь. Неплодородные песчаные земли не нравились сургутянам. И там десятилетиями никто не строился. Не узнать этого места сейчас. Здесь выросли новые жилые дома нефтеразведчиков. Совсем недавно появилась еще одна новая улица, Ямская, на ней уже больше тридцати домов. Часть из них рабочие нефтеразведочной экспедиции построили в свободное от работы время» [63].

В конце 1950-х – начале 1960-х гг. строители находились в структуре нефтеразведочной экспедиции и занимались тем, что возводили двух и четырехквартирные дома, складывали в них печи, производили штукатурку, носили глину, строили сараи. Строители еще не стали самостоятельной отраслевой социальной группой в Сургуте, а были частью геологического сообщества. Вместе с тем даже то малое строительство для нефтеразведчиков велось неудовлетворительно. Нарекания вызвали медленные работы из-за плохой организации труда, не поспевали строители сложить печи и произвести штукатурку. В газете указывалось: «Все эти недостатки могут быть быстро устранены, если руководители экспедиции будут повседневно уделять внимание жилищному строительству» [76]. Или другой пример: «Разведком мало вникал и в вопросы жилищного строительства. Не потому ли план строительства квартир в 1961 году остался невыполненным. Хорошие хозяева принимают новые дома по актам. Иначе дело обстоит в экспедиции. Поэтому качество строительных работ крайне низкое – дома сдаются в эксплуатацию с большим количеством недоделок. Особенно плохо обстоит дело с обеспечением жильем в Нижне-Вартовской и Усть-Балыкской партиях» [82].

Помимо геологов, строительная идентичность также подчинялась и другим производственным идентификациям, а именно – рыбникам. Например, в сургутском рыбокомбинате имелась строительная бригада, но новости о ней редко мелькали на страницах местной прессы. Так, в номере «К победе коммунизма» в преддверии праздника 8 марта рассказывалось о мастере штукатурных работ Ане Ивановне Ахтышевой, для которой радостью

была нелегкая работа околачивать дранкой стены и, особенно, потолок, и наносить на них раствор [57].

Эти эпизодические репрезентации строителей показывают, что в регионе не только не было большого капитального строительства, но более того, все строительные сюжеты воспроизводились как пасторальные нарративы.

Однако в Сургуте явно существовало стремление преодолеть этот простой сельский образ строительства. Так, в известном номере «К победе коммунизма» от 6 октября 1961 г., в котором был фантазийный вкладыш с газетой от октября 1981 г., повествующей о том, каким станет Сургут через 20 лет, помимо преобладающих нефтяных, лесо- и рыбопромышленных образов, рассказывалось и о строительной отрасли будущего Сургута. Так, например, была заметка о том, что в 1970 г. в Сургуте на Каменном Мысу был сдан в эксплуатацию мощный комбинат строительных материалов: «Он выпускает кирпич, сухую штукатурку и многие другие материалы. Все производственные процессы на нем механизированы и автоматизированы» [40]. Также в фантазийном вкладыше был очерк под названием «Комбайн строит», в котором говорилось как на улицах Сургута в 1981 году: «По ровной площадке, медленно перебирая гигантскими лапами, двигался огромный агрегат. Позади себя он оставлял готовые четырехэтажные дома».

«– Это домостроительный шагающий комбайн, – рассказывал персонаж очерка об этом механизме. – Состоит он из пяти секций. В четырех из них получают монолитную часть будущего здания. Дом растет быстро. За год комбайн дает около тридцати многоквартирных домов – 35–40 тысяч квадратных метров жилья. Вот эта улица, вдоль которой тянется сквер, построена комбайном за шесть месяцев. Красивая? Не правда ли? В квартирах все удобства: газ, водопровод, центральное отопление, ванна, внизу магазины, детские ясли...» [65].

Значимость строительной отрасли усилилась после открытия Усть-Балыкского месторождения нефти 15 октября 1961 г. После этого события практически все строительные образы 1962-го года были связаны со строительством на Усть-Балыке, который получил название поселок Партсъездовский, в честь XXII съезда партии, затем этот поселок стал городом Нефтеюганск. По этому поводу Ф. К. Салманов писал в феврале 1962 г.: «С увеличением масштаба геологоразведочных работ расширится объем жилищно-бытового строительства. Около одного миллиона рублей будет израсходовано на строительство и благоустройство поселка Партсъездовский и расширения поселка нефтяников в Сургуте» [75].

Усть-Балык рождал образы начинающейся большой стройки. Строительная атмосфера тех дней удачно была передана в строках механика Усть-Балыкской буровой партии Е. Прокопчик:

«Дома и краны в обрамленье кедра –
Таким запомнился мне Усть-Балык.
Сквозь грохот стройки здесь едва расслышишь
Слова твоих знакомых земляков.
Ажурные колонны стройных вышек
Сбежались к берегу встречать буровиков» [68].

Известный журналист И. П. Захаров писал в то время о Нефтеюганске уже как о городе, хотя он такой статус не имел, но он был уверен, что на месте Усть-Балыка появится город: «Люди назвали будущий город, который встанет здесь, Нефтеюганском. Нефтеюганск сегодня – это огромная стройка. Строятся не только буровые вышки, но и встают жилые двухэтажные дома, производственные объекты. На широких улицах много машин – автобусы, легковые «газики», грузовики, тяжелые тягачи, вездеходы, тракторы, бульдозеры. Шум их не смолкает ни днем, ни ночью» [27].

В День строителя, который праздновался 12 августа 1962 г., газета «К победе коммунизма» посвятила первую полосу строителям Усть-Балыка и Сургута. В отчетной статье номера отмечалось: «Вся Советская страна в лесах новостроек. ... Все больший размах принимает строительство в нашем районе. ... Еще год назад на месте, где сейчас стоят дома усть-балыкских нефтеразведчиков, шумела тайга, а сейчас здесь наряду с жильем строится школа, много производственных зданий» [8].

Помимо Усть-Балыка журналисты рассказывали и о строительстве в Сургуте: «С каждым годом все дальше раздвигаются границы районного центра Сургута. Все краше и благоустроеннее становится наш рабочий поселок. На бывших пустырях встают жилые дома, заканчивается строительство районного Дома культуры на 350 мест» [8]. Журналисты радовались тому, что в Сургуте возводились районный Дом культуры, ресторан, школа-интернат, шли работы на рыбоконсервном комбинате – кирпичное здание электростанции, консервный и рыборазделочный цехи, холодильный и утильный цехи, жилищное строительство (за 1963 г. сдано 2154 кв. м), типовой детский сад. Рассказывалось в статье также об известных строителях Сургута: Л.С. Абросимове, под чьим руководством строился районный Дом культуры и ресторан («все свои силы он отдает любимому делу»), плотниках Д.Я. Медведеве и П.В. Нестерове, столяре И.П. Седых, штукатуре А.М. Букреевой, бетонщицах Г.И. Заха-

ровой и В.В. Седовой («их золотыми руками построено не одно здание в рабочем поселке»), технике-строителе П.М. Загваздине («под его руководством построено в Сургуте немало разных объектов, а сейчас возводится здание школы-интерната. Он любит свое дело и стремится привить такую же любовь всем строителям»). Журналисты газеты призывали: «Строить быстро, дешево, хорошо! – вот что должно стать боевым девизом строителей района» [8].

Таким образом, местная общественность возлагала основные надежды по развитию строительной отрасли на Сургут и Усть-Балык, причем второму придавалось большее значение, в силу того, что здесь было открыто крупное нефтяное месторождение. Постепенно геологи способствовали расширению строительной отрасли в регионе. Начинался переход от сельских форм строительства к индустриальным.

Все зачиналось с того, что на собрании областного партийно-хозяйственного актива нефтеразведчиков, состоявшемся в Тюмени летом 1962 г., говорилось, что в Сургутском районе возникнут два крупных населенных пункта, в которых будут проживать не менее 12 тысяч человек: «С этой целью организован строительный участок, который превратится в недалеком будущем в крупную строительную базу» [7]. **Строительный участок создавался в Нефтеюганске на основании постановления Совета Министров СССР от 19 мая 1962 г. «О мерах по усилению геологоразведочных работ на нефть и газ в районах Западной Сибири»**, которое, как подмечено Г. Ю. Колевой, предусматривало на 1963–1964 гг. строительство производственных баз, транспортных и ремонтных объектов нефтеразведочных организаций в районах проведения геологоразведочных работ на нефть и газ в Западной Сибири [50, С. 39]. Строители были переброшены в Нефтеюганск из Кондинского СМУ, строившего Сухоборский нефтесборный парк на реке Конде в Ханты-Мансийском автономном округе.

Организация строительного участка нефтеразведчиков была первым шагом трансформации строительства в регионе в промышленную отрасль. Появление строительного участка являлось неординарным событием в жизни Сургутского района. И.П. Захаров решил посвятить этому событию отдельную статью в районной газете: «В вагончиках живут нефтеразведчики. А в одном из них далеко расположилась контора строительного участка.

В этом вагончике всегда людно. Вечером бригадиры строителей приходят сюда, чтобы спланировать работу на завтра. Такие получасовые планерки стали традицией. Проводит их или

начальник участка, или прораб. На планерке подводятся итоги закончившегося дня.

Плотники и столяры, трактористы и бензопильщики, штукатуры и маляры – всего в стройучастке почти сто человек, приехали в Нефтеюганск полгода назад из Кондинского района, там они жили в рабочем поселке Урай, построили его своими руками, обжили, полюбили. Но когда зашел разговор, что надо ехать строить новый поселок в сургутской тайге, ни один не остался в стороне. Знали, что придется жить в палатках, корчевать землю, рубить лес, но это было нужно.

И вот они в Нефтеюганске. В поселке добавилась улица белых палаток, а на окраине встал вот этот зеленый вагончик – штаб строителей. Здесь они приняли решение о том, что прежде всего они будут строить школу. Здание это сейчас самое большое и красивое в поселке, оно построено в рекордно короткий срок, за шестьдесят рабочих дней» [29].

В целом, в 1963 г. в нефтегазовом освоении Среднего Приобья начал формироваться строительный дискурс. Причем геологи были не единственными кто осознавал необходимость в строительных подразделениях для успешного развития региона. Так, на третьем пленуме партийного комитета района весной 1963 г. директор Сургутского рыбоконсервного комбината С. С. Захаров поставил вопрос о создании в Сургуте специальной строительной организации, оснащенной механизмами, такой организации, которая могла бы строить быстро, хорошо, дешево [26].

Создание строительного участка летом 1962 г. опровергает уже давно укоренившееся заблуждение в исторической памяти нефтедобывающего края, согласно которому вторыми, кто осваивал регион после геологов, были нефтяники. Местная пресса достаточно ясно зафиксировала настроение общественности 1963 года, которое пребывало в состоянии ожидания высадки нефтяников и начала эксплуатации месторождений. Однако это событие должны были подготовить строители, с каждым днем, после создания строительного участка, приезжавшие в Сургут и Нефтеюганск.

Именно об этом прямо рассказывалось в репортаже А. Туринцева, который встретился в Тюмени с заместителем начальника строительного управления № 8 треста «Татнефтепроводстрой» В.Я. Тишинским, символично назвавшего свою организацию: «А неофициально – авангард, деятельный посол тех, кому принадлежит завтра» [83]. Завтра принадлежало нефтяникам. Этому строительному управлению ставилась задача начать строительные работы по обустройству первых месторождений, подготовить их для нефтяников. В.Я. Тишинский отмечал, что

«обустройство газовых и нефтяных месторождений Тюменской области, составляющее цель строительного управления, – это своеобразное приглашение нефтяникам, которые вот-вот сменят сделавших свое геологов» [83]. То есть строители понимали, что они передавали производственную эстафету от геологов к нефтяникам. В.Я. Тишинский также рассказывал о строительстве города для нефтяников: «Это проект города с шеститысячным населением. Имя ему – Нефтеюганск. Жить в нем нефтяникам. ... Проект претворяется в реальность. Строительство города начато прошлым летом. За это время сооружено около 1500 квадратных метров жилья, магазин, пекарня... Собирайте чемоданы, нефтяники! Скоро в путь!» [83]. Помимо Нефтеюганска планировалось построить еще один город для нефтяников – Мегион, а также организовать строительную базу в Сургуте: «Строительное управление намерено создать свой участок и в Сургуте. Цель создания та же – подготовка к приходу нефтяников» [83].

Строители, вслед за геологами, также стали носителями образа первопроходцев. На страницах «К победе коммунизма» в День строителя 1963 г. были опубликованы следующие строки:

«Строительство играет первостепенную роль в преобразовании страны, освоении необжитых районов, вовлечении в хозяйственный оборот новых природных ресурсов. Строители первыми приходят во вновь осваиваемые районы и своим самоотверженным трудом, преодолевая трудности, прокладывают дороги, сооружают заводы и другие предприятия, а также жилища, культурно-бытовые предприятия для нашего советского человека. В результате возникают новые крупные экономические и культурные центры нашей Родины.

Это можно наглядно показать на примере нашего района, ведущего в Ханты-Мансийском национальном округе. <...> За последнее время в нашем далеко необжитом районе возникли мощные предприятия рыбной, лесной и нефтяной промышленности, оснащенные современной техникой, бурно растут поселки и села, а в недалеком будущем возникнут города – Сургут и Нефтеюганск. Так трудом советских людей, в передовых рядах которых идут строители, природные богатства Сибири ставятся на службу коммунизму» [62].

Образ строителей-первопроходцев связывался с большими строительными задачами, которые должны были быть решены в период становления нового промышленного района. Так, председатель Сургутского райисполкома А.Г. Григорьева писала: «Наша Родина давно поражает мир масштабами и темпами строительства. Но никогда еще мы не строили так много и быстро, как теперь. <...> Большой размах приобрело промышлен-

ное и жилищное строительство и в нашем северном, далеко еще необжитом районе. И у нас, в Сургутском Приобье, в последние годы вступают в строй новые цехи промышленных предприятий, школы, растут «елочки» и новые скотные дворы, прокладываются лесовозные дороги круглогодового действия, встают над тайгой буровые вышки. Год от года вводятся в эксплуатацию новые школы, культурно-просветительные и медицинские учреждения, магазины, жилые дома, растут поселки лесозаготовителей и нефтеразведчиков, а поселки Сургут и Нефтеюганск превратятся в города. <...> Перед строителями поставлены большие задачи. Им предстоит многое сделать, и многое в этом направлении делается» [14]. Среди задач А.Г. Григорьева называла преобразование цехов рыбоконсервного комбината, строительство поселка нефтяников «в восточной части» Сургута и Нефтеюганска, комбината бытового обслуживания, сети школ и детских учреждений, клубов, магазинов, больниц, фельдшерско-акушерских пунктов, жилья.

Руководство региона ставило большие задачи перед строителями. Однако наибольшим препятствием в развертывании строительства было отсутствие местной строительной базы и строительный участок Сургутской нефтеразведочной экспедиции не справлялся с объемами строительства. По этой причине до 1964 г. самым распространенной формой строительства в регионе становился метод горьковчан, который осуществлялся посредством народного строительства, когда жители сами строили свои дома, вернувшись с работы. На страницах газеты «К победе коммунизма» неоднократно упоминалось о строительстве жилых домов таким способом в Усть-Балыкской и Сургутской нефтеразведочных экспедициях: «Строители не успевают строить дома, не хватает сил. Как ускорить жилищное строительство? Об этом думали многие. Пришли к выводу: помимо строителей, эту работу поручить рабочим других цехов. ... В монтажном, испытательным, транспортном и механическом цехах разведчики единодушно решили перевыполнять ежедневно нормы и за счет этого высвободить ряд рабочих и направлять их на сборку домов, а по вечерам всем коллективом помогать им. Прошло несколько недель, и на одной из улиц поселка разведчиков выросли двухквартирные дома» [25]. Или, например, персонаж очерка А. Гайвина говорил о горьковском методе следующее: «Население растет так быстро, что строители не успевают угнаться. Правда, сейчас дело быстрее пойдет. Сегодня разведком решил строить жилые дома методом горьковчан. Желающих хоть отбавляй, а лес – вот он, под рукой, бери сколько хочешь. Часто на воскресники выходим: то одно, то другое надо для себя сделать»

[12]. Использование горьковского метода привело к небольшому росту жилищного строительства, но в целом строительство, при отсутствии индустриальных методов, носило скорее сельский характер.

Очевидность развития местной строительной организации была ясна всем. **К сентябрю 1963 г. было решено строительный участок Сургутской нефтеразведочной экспедиции, который дислоцировался в Усть-Балыке (Нефтеюганске), выделить из ее состава в самостоятельную строительную организацию Сургутский строительно-монтажный головной участок Тюменского строительно-монтажного управления № 8 (СМУ-8) треста «Татнефтепроводстрой»** с собственным балансом и расчетным счетом в Сургутском отделении Государственного банка. Сургутскому головному участку также стали подчинены Мегионский и Нефтеюганский прорабские участки. Таким образом, основная база строителей передислоцировалась из Нефтеюганска в Сургут. Начальник участка П.Г. Шост по этому поводу сетовал, что в Нефтеюганске они неплохо обеспечены техникой: «Там имеются автомашины, тракторы, подъемные машины, а в Сургуте пока нет ничего, так как здесь не было самостоятельного участка» [5].

С новым строительным участком связывались большие надежды. Так, начальник участка П.Г. Шост в интервью обрисовал будущее организации: «Перспективы стройучастка поистине огромны. <...> в Сургуте к 1964 году, видимо, будет создано строительно-монтажное управление, и, стало быть, объем работ будет вдвое больше, чем на участках. <...> Большое жилищное строительство потребует перевода его на индустриально-поточный метод. Для этого в Сургуте будет строиться завод или полигон для изготовления блоков крупнопанельного домостроения» [5]. Таким образом, при создании Сургутского строительного участка многие понимали о том, что укрупнение этого участка до уровня управления неизбежно, так как в Сургуте планировалось строительство города нефтяников. Начальник Сургутской нефтеразведочной экспедиции Б. Савельев говорил: «Правительством принято решение о строительстве на «острове сокровищ» города нефтяников. ... В скором времени в Сургуте будут созданы тресты по добыче нефти и газа и строительству. Весной 1964 года в Сургуте начнется строительство большого города» [74]. Тот же П.Г. Шост в конце ноября 1963 г. отмечал, что «очень трудно давать прогнозы о развитии рабочего поселка Сургута. Дело в том, что с быстрым приращением запасов нефти быстро меняются в сторону увеличения и планы строительства. <...> С нового года в Сургуте, видимо, будет образовано строитель-

но-монтажное управление, и тогда все эти предварительные наметки планов могут быть изменены в сторону увеличения» [43]. Те же самые соображения высказывал и секретарь Сургутского райкома партии В.В. Бахилов: «Пятый пленум Тюменского промышленного обкома КПСС признал необходимым создание в Сургуте нефтепромыслового управления, в состав которого войдут нефтяные промыслы, конторы бурения и строительно-монтажное управление» [77].

Таким образом, в 1963 г. строительный нарратив стал полноценной частью информационного пространства, а строители становились новой общностью в населенных пунктах Среднего Приобья, которая постепенно инкорпорировалась в региональное сообщество не только посредством своей прямой деятельности – строительства, но и за счет символического воспроизводства своей значимости в советских праздниках. День строителя становился особым памятным днем в регионе именно с 1963 г. Однако массовое его празднество в Сургуте началось только с 1964 г.: «В нынешнем году День строителя впервые широко отмечается у нас в районе. Многие штукатуры, плотники, каменщики, столяры, маляры встречают этот день большими успехами в труде» [56]. В. В. Бахилов писал по этому поводу: «Строители готовятся торжественно отметить свой традиционный праздник – День строителя. Впервые в истории района этот праздник будет торжественно отмечен новым, первым отрядом строителей в нашем районе» [3]. День строителя был отпразднован массово 8 августа 1964 г. в районном Доме культуры. Было проведено торжественное собрание, на котором со «вступительной речью о славных делах строителей» выступил секретарь парткома района В.В. Бахилов, а затем и начальник строительного управления № 9 А.Г. Кошман. После, В.В. Бахилов вручил Почетные грамоты, многим были объявлены благодарности, а закончилось мероприятие большим праздничным концертом художественной самодеятельности Дома культуры [67]. По местной прессе можно судить, что то, как отпраздновали День строителя в 1964 г., до этого в Сургуте не праздновали ни день геологов, ни день нефтяников, ни день рыбака.

Помимо этого, строители играли особую роль в проведении Великого Октября и Первомая. В объявлении о митинге 7 ноября 1963 г. в Сургуте впервые сообщалось, что в нем, наряду со многими другими предприятиями поселка, принимал участие коллектив стройучастка [39]. На 1 майской демонстрации 1964 г. уже полноценно участвовал в 5 колонне коллектив Сургутского СМУ [38]. Важность этого события отдельно подчеркивалась в газете «К победе коммунизма»: «Нынешний Первомай

для сургутян во многом необычен. Они знают, насколько быстро претворяются в жизнь решения нашей партии и правительства в развитии нефтяной промышленности – базы большой химии – в новых районах нашей страны, одним из которых является Сургутский район. Это подтверждает присутствие на митинге рабочих и служащих только что созданных предприятий «Сургутнефть», строительного участка № 8 и других организаций, закладывающих фундамент нового Сургута – города с многотысячным населением» [53].

Несмотря на рост строительного предприятия, увеличение числа строителей в регионе все же сильно отставало за бурным потоком переселенцев, которым требовалось жилье, социально-бытовая и другая инфраструктура. Среди приезжающих строители ценились более всего. В очерке А. Гайвина персонаж, который ехал на катере по протоке Сингапай в Нефтеюганск, когда оглядывал пассажиров, говорил: «Пополнение? Строителей бы побольше!» [11]. Ссылаясь на слова главного нефтяника страны Н. К. Байбакова, В. В. Бахилов указывал, что «в 1964 году одних строительных рабочих требуется не менее 7.000 человек. Согласно постановлению Совета Министров СССР, планируется в этом году послать в область много инженеров-строителей. Эти факты говорят о гигантском объеме промышленного и жилищного строительства, который предстоит выполнить в нашем районе» [2]. Е. Бородин на страницах журнала «Советская Россия» от 29 марта 1964 г. описывал ожидаемых строителей так: «Весной в Сургут приедут строители. Очень много строителей. Они воздвигнут на месте старого города новый. Сургут станет нефтяной столицей Югры. А вокруг него вырастут поселки. ... Узнав о больших делах на Югре, едут в Сургут сильные, работящие – слетаются соколы» [6]. Такая острая надобность в строителях подталкивала значительную часть приезжающих рабочих устраиваться в строительные организации. В конечном итоге это привело к тому, что, как указывает историк В. П. Карпов, в новых городах строители были самым крупным отрядом занятого населения, заметно превышав удельный вес персонала промышленности [46, С. 42].

Большая партия строителей приехала в Сургут вместе с первыми нефтяниками весной 1964 г. Так был образован строительный участок нефтепромыслового управления «Сургутнефть». В Сургут они высадились 12 мая 1964 г. Журналист И. Прокофьев описывал то событие: «Вначале их было немного – одна бригада из 12 человек под началом Николая Евдокимовича Ермоленко. Люди рубили лес, сооружали причал, готовили строительную площадку под большой поселок. Весной по речке пошли карава-

ны судов, стали прибывать грузы. Их было очень много. Прораб строительного участка Степан Степанович Винничек вспоминает о тех майских днях, как о времени напряженной работы. Сутками люди не уходили с берега. За короткое время весеннего паводка надо было успеть выгрузить сотни тонн строительного материала – леса, кирпича, цемента, шифера, железа» [69]. Это было начало строительства поселка нефтяников. И. Прокофьев отмечал, что «те, кто будет здесь жить, в новых, светлых домах не раз вспомнят добрым словом людей с гордой профессией строителей» [69]. Краевед И.П. Захаров писал об строительном участке нефтяников: «Коллектив строителей нефтепромыслового управления «Сургутнефть» объединяет в своих рядах десятки замечательных специалистов, подлинных мастеров своего дела. На счету этих людей много добрых дел. ... На строительстве нового Сургута трудятся плотники и столяры, приехавшие в наш район со всех концов страны – из Башкирии и Татарии, с Урала и Поволжья. Среди них есть люди, умудренные богатым жизненным опытом, и совсем еще молодые парни и девушки, только начинающие жить» [30].

Однако среди приезжающих не хватало высоко квалицированных строителей, а на обучение рабочих не было ни времени, ни средств. В газете «Тюменская правда» от 17 июня 1964 г. критиковалось Сургутское нефтепромысловое управление за нерациональную политику в строительстве и плохой кадровый набор среди строителей: «Но до сих пор здесь не построено нефтяниками почти ничего из жилищно-бытовых и производственных объектов. Этим делом должны были бы заняться отделы капитального строительства промысловых управлений. Но они еще даже не созданы. <...> На обустройство месторождений требуется большое количество квалифицированных строителей. Набрать такую армию рабочих сейчас трудно. Надо организовать их обучение на месте, а также использовать на этих работах специалистов других профессий. Этим обязаны заниматься сами промысловые управления. Но их руководители заняли в этом деле выжидательную позицию, надеясь, что отдел кадров объединения («Тюменьнефтегаз») пришлет им «чистых» строителей. Подобные иждивенческие настроения сдерживают темпы наращивания обустройства месторождений» [73].

1 июня 1964 г. произошло очередное укрупнение строительных организаций – стройучастки были преобразованы в Сургутское строительное управление № 9 и Нефтеюганское строительное управление № 10 «Татнефтепроводстроя» Газпрома СССР. Краевед Н. Ездаков посвятил этому событию очерк. Хочется привести выдержки из этого замечательного произведе-

ния: «Специализированная строительная организация СУ-9 появилась в Сургуте несколько месяцев назад, а ныне в этом коллективе насчитывается около семисот рабочих. Пройдет несколько дней, и в коллективе вольются сотни новых строителей. Планы не остаются на бумаге. Они воплощаются в жизнь трудом каменщиков, плотников, штукатуров, столяров. Отдельные бригады, занятые сборкой восьмиквартирных жилых домов, выполняют чуть ли не по две нормы за день. Проходит 5–6 дней и этаж готов. Такой скорости в Сургуте не знали! … Строители задыхались от нехватки самого необходимого – кирпичей, гвоздей, шифера, а нынче приходится снимать со строительных площадок плотников и штукатуров, чтобы ускорить разгрузку барж и лихтеров. Поэтому на многих объектах вместо 15 плотников насчитывается 6–7, остальные работают на пристани. Так началась биография большого коллектива строителей. В коллективе стройуправления есть свои передовики, которыми здесь по праву гордятся. Эти люди заслужили авторитет самоотверженным трудом. <…> В коллективе СУ-9 встретишь людей разных национальностей, приехавших в Приобье из различных уголков необъятной страны Советов. На строительных площадках слышится русская, украинская, башкирская, татарская речь. Многие из приехавших в Сургут приобретают здесь специальность, становятся мастерами своего дела. <…> Над возведением большого города, не покладая рук, трудится большой коллектив строителей. Эти люди впишут славные страницы в летопись Сургута, возникшего на Оби три с лишним века назад» [23].

Однако несмотря на это преобразование, строительные мощности организации существенно не изменились. 30 июня 1964 г. на десятом пленуме районного партийного комитета пленуме председатель постройкома строительного управления № 10 В.И. Потапенко озвучил эту проблему: «Но беда в том, что управление организовали, а кадры и строительная база остались прежними. Сейчас строительный сезон в разгаре, но строительство сдерживается плохой поставкой строительных материалов и отсутствием документации. <…> Из-за недостатка материалов мы производим порой ненужные работы, лишь бы занять людей и сохранить кадры. Необходимо упорядочить доставку стройматериалов, ускорить ее и своевременно обеспечивать нас проектно-сметной документацией» [66].

Появление новых строительных организаций способствовало появлению не только новых героических и первопроходческих образов строителей, но и отрицательным моментам в жизни тихого, до этого времени, региона: приход строителей в Сургуте и Нефтеюганске практически сразу ознаменовался большим кон-

фликтом между нефтяниками и геологами, с одной стороны, и строителями, с другой. Это было типичное противостояние заказчиков и подрядчиков. Вероятней всего впервые в публичном пространстве конфликт проявился 30 июня 1964 г. на десятом пленуме Сургутского районного партийного комитета, на котором рассматривался вопрос «О задачах районной организации по руководству капитальным строительством».

На пленуме секретарь районного парткома В.В. Бахилов выступил с резкой критикой строительных управлений № 9 и № 10 за их крайне неудовлетворительную работу. Вместе с тем он акцентировал внимание на том, что эти неудачи связаны в том числе с тем, что заказчики – нефтеразведочные экспедиции – несвоевременно предоставляют строителям необходимые материалы и проектно-сметную документацию [78]. Вместе с тем В.В. Бахилов отмечал, что в низком качестве строительных работ повинны только сами строители, что они допускают распыленность сил и средств, осуществляют неплановое строительство, не заботятся о строительстве культурно-бытовых и социальных объектов, а также за то, что среди строителей мала партийная прослойка и социалистическое соревнование организовано формально» [78]. Обвинения в адрес строителей на пленуме также прозвучали из уст начальника планового отдела Сургутской нефтеразведочной экспедиции И.Я. Высочинского [9] и начальник Усть-Балыкской нефтеразведочной экспедиции И.Г. Шаповалова [88]. По мнению В.В. Бахилова, для решения этих проблем и дальнейшего освоения нефтяных богатств «нужно уже в 1964 году создать мощный строительный трест с объемом строительно-монтажных работ в 10–12 миллионов рублей» [78]. Это же говорил И.Г. Шаповалов о СУ-9: «По задачам СУ перерастает в трест, а практически дела не двигаются. Строители привыкли работать по старинке, дают много брака. <...> Надо учить кадры строителей, перестраивать работу, строить добротно и надолго...» [88]. Однако трест будет создан только через два года.

К концу лета 1964 г. нефтяники также примкнули к геологам по части критики строительных управлений Сургута и Нефтеюганска. Так, секретарь партийной организации нефтепромыслового управления «Сургутнефть» О. Московцев отмечал, что «подрядчики СУ-9 и СУ-10 треста «Татнефтепроводстроя» Газпрома СССР ведут строительство черепашьими темпами», что «нефтяники и буровики ждут от строителей не слов и заверений ..., а конкретных дел» [59].

Недовольство от работы строителей звучало и на XI пленуме парткома района, который прошел в сентябре 1964 г. Так, начальник НПУ «Сургутнефть» В.С. Иваненко винил строителей в

неустроенности быта нефтяников: «Все упирается в строителей» [35]. Строителей обвиняли также в том, что они строят жилье только для себя. Секретарь парткома Сургутской нефтеразведочной экспедиции А.А. Кожевников выступил на пленуме со словами: «Хочется сказать в адрес строительного управления № 9, возглавляемого тов. Кошманом. Стройте побыстрее, товарищи! Жилища нужны не только для строителей, но и для разведчиков недр, которые самоотверженным трудом заслужили право жить в благоустроенных квартирах!» [49].

Ближе к зиме ситуация только ухудшалась. В ноябре 1964 г. жители одного только что построенного дома в Нефтеюганске написали коллективное письмо в газету «К победе коммунизма» с жалобой на строительное управление № 10. В письме можно прочитать неприятные для юганских строителей строки: «Нам кажется, что хуже, чем наше строительное управление, никто нигде не строит. Экспедиции в этом году сдано всего лишь 920 квадратных метров жилья вместо планируемых на год 4.626. Но какие это метры?» [64]. Жители так описывали свой дом, который построило СУ-10: «Кроме стен, в этом доме ничего не было. Из комнаты можно было через щели в стенах видеть все, что делается на улице». Жители Нефтеюганска считали, что виноват в таком положении дел был начальник СУ-10 тов. Чернышев: «Может быть, он испытывает огромное удовольствие, когда к нему со всех неотделанных подъездов идут люди и слезно просят устранить недоделки» [64].

В это же время, летом-осенью 1964 г., строители вообще стали приобретать образ преступного сообщества. Связано это было с тем, что за 9 месяцев с осени 1963 г. в Сургуте сменилось четыре начальника стройучастка, а потом и стройуправления. Не лучше обстояло дело в Нефтеюганске, где на стройучастке было обнаружено прямых приписок на сумму 13279 рублей. По мнению В.В. Бахилова, «это горе-руководители за счет государства зарабатывали дешевый авторитет среди рабочих» [3]. За приписки и завышение объемов работ бывшие руководители стройучастка были отданы под суд, а главный бухгалтер снят с работы» [3]. Были случали, когда руководитель СУ-10 тов. Чернышев разъезжал для своих целей на машине скорой помощи, которую не передавал в распоряжение медиков» [4]. Уполномоченный Стройбанка Н.Н. Кайдалов прямо заявлял XI пленуме парткома района: «В строительных управлениях многие объекты строятся незаконно. Их нет в титулах, нет и строительной документации. Всем известно, что сейчас Строительный банк СССР уточняет титулы, и надо посылать титулы, и надо посылать документы на все строящиеся объекты. Однако этого никто не делает, в

результате чего может быть допущена иммобилизация средств» [42]. Рассказывалось и про случаи большого пьянства среди строителей: «Что греха таить, в строительном управлении не единичны случаи, когда по 5-6 человек из одной бригады не выходят на работу. Причина всему – пьянка» [84]. Все эти события достаточно существенно портили образ строителей.

Отрицательные представления о строителях обуславливались в значительной степени нехваткой квалифицированных строительных кадров. Начальник строительного участка № 2 СУ-9 Е. Редькин вспоминал, что «с разных сторон нашей страны ехали сюда люди. Строителями стали те, кто никогда не держал в руках топора» [70]. Секретарь парторганизации СУ-9 В.А. Кашкин заявлял: «Наше стройуправление еще не укомплектовано инженерно-техническими работниками. С вновь принятыми рабочими надо много заниматься, чтобы переквалифицировать на строителей» [47]. Начальник планового отдела стройуправления № 9 И. Темняков говорил о том, что первое время летом 1964 г. «не было квалифицированных строителей-отделочников, маляров, штукатуров, работников других ведущих профессий» [79].

Положение стало улучшаться только через год, когда строительная отрасль в регионе переходила на индустриальные рельсы и многие приезжающие были успешно переквалифицированы. Так, начальник отдела капитального строительства НПУ «Сургутнефть» В. Мусиенко писал: «Новый город на Оби будут строить люди со всех концов нашей Родины. На освоение нефтяной целины едет очень много энтузиастов из Башкирии, Татарии, Волгоградской и других центральных областей и республик. Многие из них стали строителями. В этом году у нас появились строители новых специальностей – крановщики, монтажники. Это мастера крупнопанельного домостроения» [61]. Начальник строительного управления № 9 А. Кошман в августе 1965 г. уже писал: «... можно смело говорить, что мы молодые строители, так как возраст более 70 процентов работников управления не превышает 28 лет. Причем, только у нас они стали строители. ... 220 строителей прошли курс обучения по трехмесячной программе и получили специальности каменщиков, штукатуров, маляров, стропальщиков, крановщиков, многие рабочие учатся заочно в техникумах, институтах, а также в общеобразовательных школах. ... Для переквалификации и обучения строителей в городе Сургуте организован учебно-производственный комбинат. Здание для него выстроено и скоро здесь начнутся занятия» [55].

Следующая перепалка нефтяников и геологов со строителями произошла на XV районной партийной конференции, прошедшей 11 декабря 1964 г. Начальника НПУ «Сургутнефть»

В.С. Иваненко заканчивал свое выступление на конференции такими словами: «Было бы хорошо, если бы в ближайшее время строительные организации – СУ-9 и СУ-10 значительно улучшили работу и помогли бы нашему коллективу решить жилищную и другие неотложные проблемы» [36]. Секретарь партбюро НПУ «Сургутнефть» С.Д. Еремин высказался так: «По вине подрядчиков – строительного управления № 9 качество строительных работ очень низкое. Многим новоселам приходится пользоваться для отопления «буржуйками», которыми пользовались люди в первые годы Советской власти, когда в стране была разруха» [24]. А председатель исполкома Нефтеюганского поселкового Совета В. Е. Дубровин отметил, что «если строители и дальше будут так выполнять свои обязательства, то жилищная проблема в Нефтеюганске долго еще не будет разрешена» [20]. Он также резко осудил строительных руководителей: «... руководители «Татнефтепроводстроя» и уполномоченный Газпрома СССР тов. Барсуков не принимают практических мер, а ограничиваются «накачкой» строителям, бюрократической перепиской. Качество строительных работ оставляет желать лучшего. <...> Короче говоря, руководители подрядной и субподрядной организаций – СУ-10 и СУ-29 не по-государственному отнеслись к выполнению поставленных задач. Нельзя спекулировать на недостатке жилья, говоря, что людям, мол, надо где-то жить! <...> Руководители СУ-10 не скупятся на обещания и посулы относительно скорой сдачи в эксплуатацию того или иного объекта, но чаще всего их заверения остаются на бумаге. Сомнительно, например, чтобы больница, которую строители обещали сдать 15 декабря, будет готова. Это, пожалуй, было сказано руководителями СУ-10 ради красного словца» [21].

Нефтяники также призывали строителей помочь в строительстве «трассы жизни» зимника Сургут – Тюмень, к которому не хотели подключаться строители: «Не пора ли строителям внести свой вклад в сооружение зимника. Эта помощь необходима. Нефтяники и геологи Сургутского района ждут строителей на трассе автодороги Сургут – Тюмень» [31]. Одним из основных претензий нефтяников к строителям было то, что они заблаговременно не беспокоились о поставке кирпича и других строительных материалов, которых не хватало.

В ответ на критику на конференции секретарь парторганизации СУ-9 В.А. Кашкин намекнул на то, что из-за нефтяников и нефтеразведчиков Сургут «застраивается отдельными островками с карликовыми культурно-бытовыми учреждениями» («Спрашивается, неужели нельзя строить общий поселок?»), обвинял нефтяников в отсутствии проектной документации, а также се-

товал, что работу тормозят «ненормальные взаимоотношения с заказчиками» [47]. Начальник строительного управления № 9 А.Г. Кошман в неудовлетворительном выполнении планов винил строительные организации, которые обеспечивали поставку оборудований и механизмов в северный регион: «Сейчас у нас работает 500 человек, а должно быть – 1.100. Заявлений поступает много, но людей мы пока не принимаем, так как не можем обеспечить их жильем и общественным питанием. Народ в СУ хороший. Если будут материалы, будем работать полный световой день. Но надо через вышестоящие организации заставлять поставщиков уважать наши запросы и поставлять строительные материалы своевременно. <...> Надо расширять поисковые работы и найти местные строительные материалы» [54].

Примечательным моментом являлось то, что опубликованной критике строительных организаций в местной прессе практически всегда сопутствовали сообщения о досрочном выполнении плана строителями или что они принимали на себя повышенные социалистические обязательства, разворачивали соревнование за коммунистический труд, качественно строили. Например, в этом ряду особо можно выделить репортаж В. Камнева о первом сданном полностью доме в поселке строителей. В. Камнев отдельно писал о высоком качестве строительства дома, что, естественно, очень сильно контрастировало с постоянными сообщениями о плохих домах, которые строители сдавали в эксплуатацию: «В какой уголок дома ни загляни, всюду чувствуешь, что здесь трудились заботливые люди. Хорошо подогнаны оконные рамы и двери, добротно побелены стены. Радует глаз белизна потолков и яркий глянец свежевыкрашенных полов. <...> В светлых, удобных, отливающих белизной квартирах поселятся семьи геологов. И, несомненно, они скажут: спасибо вам, строители, чьими руками созданы эти блага» [44].

В июне 1965 г. в «К победе коммунизма» выходит редакционная статья, анонимный автор которой резко проходится по строителям, явно отсылая читателей к похвальному репортажу В. Камнева: «дом № 62, возведенный для геологов в Сургуте, совершенно не пригоден для жилья. Двери и окна на закрываются, кругом щели, лестничные марши установлены неправильно. Жильцы такого дома, конечно, не вспомнят строителей добрым словом» [10]. Все это напоминало политику кнута и пряника. Можно предположить, что районный партком не хотел, чтобы строители показывались только в отрицательном свете и после нелестных заметок публиковал информацию о достижениях строителей, после чего вновь могли выходить на газетной полосе критические сообщения о строителях, чтобы хоть как-то их мотивировать строить быстрее и качественнее.

Строители объявляли о выполнении планов по жилищному строительству, но при этом все их критиковали за то, что ничего не строится. Как же так? Объяснений этому явлению две. Первое связывалось с тем, что планы заказчиков и строителей были не согласованы. При этом планы строителей как правило были существенно меньше планов нефтяников и геологов по жилищному строительству. Во-вторых, у строителей была своя хитрость: они торжественно рапортовали о планах по освоению средств, но не по сдаче в эксплуатацию жилья.

В феврале 1965 г. строительные управления № 9 и № 10 вошли в структуру только что созданного крупного главка – Главтюменнефтегазстроя Газпрома СССР. Вероятно, появление такого строительного гиганта обуславливалось в том числе набирающим обороты конфликтом между нефтяниками и строителями. Однако реформа не привела к поиску путей решения проблемы, а, наоборот, ситуация стала усугубляться.

Все корреспонденты и герои строк «К победе коммунизма» неоднократно указывали, что нехватка жилья становилась проблемой № 1. Среди нефтяников менее 10% рабочих проживали в благоустроенных квартирах, остальные ютились в балках и вагончиках. Нефтяники и геологи считали виновными в ужасающем положении с жильем строителей, а те в свою очередь перекладывали ответственность на заказчиков и поставщиков стройматериалов. В этих взаимных обвинениях сложно было выявить первостепенную причину конфликта.

Чтобы разобраться в проблеме в июне 1965 г. рейдовые бригады газет «Тюменская правда», «Ленинская правда» и «К победе коммунизма» организовали большой репортаж по заказчикам и строительным управлениям Сургута [71]. Сначала журналисты побывали в отделе капитального строительства НПУ «Сургутнефть», где им сообщили, что нефтяники ждут от СУ-9 возведение 8 тыс. кв. м жилья для НПУ. Затем вместе с кураторами «Сургутнефти» корреспонденты выехали на строительные объекты СУ-9, где увидели следующую картину: «Поселок нефтяников растет. Но, как ни странно, не за счет стараний СУ-9. Его возводят сами промысловики. Строят хозяйственным способом. Доля строителей весьма незначительна» [71]. После выслушивания точки зрения нефтяников, журналисты направились в СУ-9, где начальник производственно-технического отдела СУ-9 В. А. Кашкин констатировал: «Для промысловиков будем строить не восемь, а пять тысяч метров жилья. Это наше задание. Задел под него есть. А до планов заказчика нам нет дела» [71]. В итоге журналисты с удивлением отмечали, что «существуют два плана по вводу жилья заказчика и подрядчика. Причем,

план заказчика для подрядчика не обязателен». Корреспонденты при этом указывали, что у строителей такой порядок дел сложился не только с нефтяниками, но и с геологами: «И это не только по отношению к нефтедобытчикам. Разведчикам строители обещают только пять тысяч квадратных метров, вместо запланированных экспедицией одиннадцати тысяч» [71]. Затем корреспонденты высадились на автобусной остановке с названием «Новостройка», где посетили возводящейся микрорайон для геологов и строителей: «Обходим поочередно все здания. Подсчитываем: восемнадцать домов стоят без полов, междуэтажных перекрытий и печей. В них ни души. Строители сюда не заглядывают. Спрашивается, кому нужна эта длительная остановка в конце пути? ...» [71].

Таким образом, репортаж зафиксировал большой конфликт, который сложился в строительстве города, между строителями и горожанами, представленными в первую очередь нефтяниками и геологами: «Такая разноголосица приводит к нескончаемым спорам между промысловиками и нефтеразведчиками с одной стороны и строителями – с другой. Первые требуют выполнения своих планов. Вторые, ссылаясь на маломощность производственной базы, отвергают претензии заказчиков» [71]. Решение проблемы корреспонденты видели только в слаженности при разработке планов: «Хоть и говорят, что в спорах рождается истина, отыскать ее в этих пререканиях невозможно до тех пор, пока планы строительства и ввода жилья не будут согласованы между руководителями объединения «Тюменьнефтегаз», Тюменского геологического управления и «Главтюменьнефтегазстроя»» [71].

Журналисты трех газет видели первопричину главным образом в действиях руководителей строительства: «Руководители СУ-9 считают, что их необоснованно ругают за медленный ввод жилья. Логика при этом у них оригинальная. План, утвержденный «Главтюменнефтегазстроем», предусматривает построить всего к концу года 19.073 квадратных метра жилой площади. А строители уже сейчас имеют сорок домов, собранных еще в конце прошлого года. Их площадь равна годовому плану вводу жилья. Следовательно, рассуждают руководители управления, надо ли торопиться, изыскивать резервы? Намечено сдать жилье в третьем и четвертом кварталах – сдадим. Получим к этому сроку недостающие материалы, закончим отделку... А пока строители гонят вал». Такая ситуация приводила к тому, что основные ассигнования были освоены, а в эксплуатацию был сдан лишь один дом. Корреспонденты также критиковали строителей и за то, что «около половины сооружаемого жилья

предназначено самим строителям», «брак начинается с фундамента и кончается крышей», что ответственные за строительство показывают неосведомленность в том, как идет стройка. Так, начальник производственно-технического отдела СУ-9 В. А. Кашкин все время отвечал журналистам: «Это вы узнайте у Кошмана. А об этом вам лучше расскажет главный инженер. Я что? Я – стрелочник» [71].

Журналистов также изумляло то, как строители относились к только что начатому в городе крупнопанельному домостроению, которое осуществляли даже не строители и нефтяники, а геофизики «Сургутнефти». Спросив у начальника СУ-9 тов. Кошмана, как он расценивает возведение двух первых капитальных панельных домов, они неожиданно услышали: «Пусть строят. Мы у них поучимся, а там посмотрим, как поступить» [71]. Корреспонденты делали неутешительные выводы о строительстве Главтюменнефтегазстроем нового города на Оби: «Что же сделал главк, чтобы сургутские строители смогли выполнить эту большую и почетную задачу? Ничего» [71].

На IV пленуме Сургутского райкома в июле 1965 г. продолжилось столкновение нефтяников и геологов, с одной стороны, и строителей, с другой. Градус выступлений участников пленума явно стал выше по сравнению с 1964 г. Начальник Усть-Балыкской нефтеразведочной экспедиции И.Г. Шаповалов высказывался так: «Геологоразведчики пришли на сургутскую землю, когда здесь не было жилья. Жили в палатках. А строители на все готовое и ничего не сделали. Ни одного объекта не сдано, а сменилось за это время семь руководителей. И на все у них, строителей, находятся какие-то объективные отговорки. Всегда всех заверяют, что выполнят, построят. ... Строители уходят из-под контроля, так как никто не знает, где и кому они строят. Кураторы должны следить за качеством и сроком ввода, но поскольку дома обезличены и графиков сдачи нет, то и следить собственно не за чем. Я думаю, что пришла пора бюро райкома партии спросить с руководителей строительных управлений персонально» [87].

На IV пленуме впервые от заказчиков было озвучено серьёзное обвинение в отношении строителей, что они неизменно рапортуют об успешно выполненных планах, при этом не акцентируют внимание на том, что это планы по освоению средств, но не по сдаче в эксплуатацию жилья. Для того, что чтобы выполнить план по освоению средств строители как правило «применяют самые дорогие материалы, не изыскивают местные заменители. Ведут самые дорогие работы, а дешевые и трудоемкие отделочные оставляют, чтобы закончить их потом. <...> С такими темпами строительства, а также с тем, что средства

осваиваются, а квартиры в эксплуатацию не сдаются, мириться нельзя» [10]. Тут следует также привести слова В.В. Бахилова на IV пленуме: «До сих пор у строителей бытует неправильная практика, когда результаты капитального строительства оцениваются не по вводу в строй действующих, а по сумме затраченных средств. Разве допустимо такое положение, когда строительные управления справляются с планом освоения средств, а сдавать в эксплуатацию нечего. <...> В погоне за выполнением плана освоения средств руководители строительных организаций не стремятся снижать себестоимость работ, не ищут путей и резервов для увеличения ввода в действие производственных мощностей, не экономят строительные материалы, а наоборот идут по пути удорожания строительных работ, использования дорогостоящих материалов. Одним словом, стремятся любыми путями выполнить план освоения средств. Строители дошли до того, что не принимают титульные списки, в которых стоимость строительства одного восьмиквартирного дома ниже 57 тысяч рублей» [17]. Секретарь парткома Сургутской нефтеразведочной экспедиции А.А. Кожевников также озвучил эту проблему: «Строители и в прошлом году и нынче недодают нам жилье. Вместо одиннадцати тысяч, строители обещают построить только пять. Но у нас нет уверенности в том, что мы получим хотя бы эти пять тысяч квадратных метров жилья, так как строителей больше интересует вал, а не квадратные метры. И сколько их ни критикуют, они продолжают строить коробки, а жить негде. <...> Плохую работу строителей терпеть больше нельзя. В решении пленума надо строго записать в их адрес, чтобы они по-партийному выполняли решения, а пока у строителей дальше разговоров дело не идет» [48].

Главный инженер НПУ «Сургутнефть» Л.Д. Чурилов констатировал ненормальный характер отношений со строителями: «О взаимоотношениях со строителями. Если тов. Крейденко систематически тревожит нас, спрашивает, решает, то СУ-9 умышленно отмахиваются от нас. Тов. Кошман много рассуждает о том, что надо строить, но конкретности в его словах нет, и делает он мало» [86]. В то же время на IV пленуме неожиданно в защиту строителей выступил председатель Нефтеюганского поселкового Совета В.А. Дубровин: «мне кажется прежде чем контролировать строителей, надо начинать с заказчика. <...> Работники нефтепромыслового управления «Сургутнефть» привыкли во всем обвинять строителей, а сами не занимаются титулами, поставкой оборудования и не контролируют строителей» [19].

25 июня 1965 г. Сургут получил статус города. Это событие привело к новой волне воспроизводства положительных образов

строителей в газете «К победе коммунизма» за несколько месяцев до праздника Дня строителя. Тиражировались сообщения о встрече этого праздника социалистическими обязательствами по воду в эксплуатацию нового жилья. В праздничном номере газеты от 8 августа 1965 г. блистали крупные заголовки «Сегодня – твой праздник, строитель!» и «Пусть вечно славятся среди героев ваши имена!». На страницах газеты можно было прочитать величественное изображение строительного дела: «Наша страна отмечает сегодня традиционный праздник – День строителя. Четким шагом в многомиллионном отряде людей, возводящих города и села, идут строители нашего района. <...> На долю строителей нашего района выпала большая честь – освоить нетронутые богатства нашего края. Строители находятся на переднем крае борьбы за освоение этих богатств. Своими трудовыми делами они еще больше красят жизнь и быт советских людей» [41]. В День строителя в Сургуте и Нижневартовске состоялись торжественные собрания: «Строители совместно с городской общественностью в районном Доме культуры заслушали доклад второго секретаря райкома КПСС тов. Любочкина. Большой группе строителей вручены Почетные грамоты и объявлены благодарности» [81]. И если сравнивать с тем, как в 1965 г. праздновался День нефтяника, то можно заметить, что строителей чествовали в большей степени. Фактически это указывает на более масштабное проявление строительного, чем нефтяного дискурса.

Однако эти положительные образы строителей были только в канун праздника и на радостях после получения статуса города. После Дня строителя негативные сообщения о строителях вновь стали публиковаться. В первую очередь критике подвергались руководители строительных управлений: «Начальник СУ-10 «Главтюменьнефтегазстроя» Михаил Яковлевич Крейденко не скупится на обещания. С небывалой легкостью из его уст, точно из рога изобилия, сыплется: заверяю, построю, сделаю, организую, мобилизую, сдам, перевыполню. Сей деятель снискал печальную известность. Ему никто не верит. Да и как верить такому руководителю, если любое его слово не стоит ломаного гроша. Михаил Яковлевич, а вернее его поведение, – явление довольно исключительное в нашей действительности» [72].

Продолжали поступать в газету и гневные письма от жителей Сургута и Нефтеюганска. Редакция газеты отмечала после одного из писем сургутян: «Несведущий человек может подумать, что факт, о котором рассказали наши читатели, единичный. Однако это далеко не так. Отмеченные в письме недостатки волнуют почти каждого жителя нового микрорайона. Здесь, навер-

ное, не найдется дома, жильцы которого не жаловались бы на недоделки. Многие здания не утеплены, не отделаны. Правда, месяца три назад, неизвестно по чьей инициативе начали отделывать квартиры силами жильцов. Но что из этого получается. Самодеятельные строители совсем не обеспечены материалами. Людям, отработавшим смену на своем рабочем месте, приходится рыскать по стройке в поисках цемента, алебастра, гвоздей. А может ли идти разговор о качестве, когда отделку ведут кому придется?» [34]. Таким образом, из-за неудовлетворительной работы строительных управлений население возвращалась к горьковскому методу строительства жилых домов.

Конфликт между заказчиками и подрядчиками и трудности, которые стояли перед строителями, требовали реформирование строительной структуры управления. Регион нуждался в крупных строительных трестах для решения серьёзных задач нефтегазового освоения. В декабре 1965 г. начальник Главтюменнефтегазстроя А.С. Барсуков анонсировал эти изменения: «Для выполнения этих объемов в настоящее время разрабатываются мероприятия по совершенствованию организационных форм, вносятся изменения в структуру главка. Намечается создать несколько общестроительных трестов» [1]. **Эти тресты «Сургутгазстрой», «Шаимгазстрой», «Мегионгазстрой» и «Нефтеюганскгазстрой» были организованы через два месяца – в феврале 1966 г.**

Наряду с этим А.С. Барсуков объявил о трансформации всего строительного комплекса в Сургуте: «Большие перемены намечаются в Сургуте. Там будут построены предприятия специализированных и монтажных организаций, завод металлоконструкций (мощностью 16 тысяч тонн конструкций в год), авторемонтный завод, завод по ремонту строительных машин и механизмов, автобаза, завод крупнопанельного домостроения мощностью 140 тысяч квадратных метров жилой площади, завод сборных железобетонных изделий мощностью 70 тысяч кубометров в год, заводы керамических блоков, по производству арболита, товарной извести, бетона, асфальтобетонный, кислородный, лесопильно-деревообрабатывающий комбинат и ряд других крупных объектов» [1]. Сургут теперь виделся современникам, особенно самим строителям, как непременный будущий центр большой строительной индустрии.

Поэтому, несмотря на всю критику со стороны жителей и заказчиков, строители привнесли и наполнили регион новыми образами и категориями культуры, которые связывались со строительством нового города на Оби. Регион стал рассматриваться жителями как большая стройка. В очерке В. Камнева можно

было прочитать о Сургуте: «Стройки! Это, пожалуй, самая характерная черта в облике нашего города! Города, который будет! Города, который уже есть в чертежах» [45]. Или в выступлении секретаря парторганизации СУ-9 В.А. Кашкина: «Сургут представляет собой большую строительную площадку» [47]. Такие же образы рождал и Нефтеюганск: «Меняет свой облик поселок нефтяников на Юганской Оби. Нефтеюганск сегодня – это большая строительная площадка» [22].

Образы города-стройки создавали в первую очередь строители, и эту символообразующую роль строителей осознавали местные жители. Начальник участка СУ-9 В. Колегов писал, что Сургут «будет современный город с широкими улицами, проспектами, одетыми в бетон набережными. <...> А пока что все это только в чертежах, на кальках. Но строители уже сегодня создают новый город» [51]. После получения статуса города 25 июня 1965 г. И. П. Захаров написал в газете о строителях: «Город Сургут строят замечательные мастера своего дела. <...> Радость и счастье этих людей в том, что они, а не кто-то другой строят новый красивый город на Оби. <...> Город на Оби, наш Сургут, рождается вновь. И теперь уже никогда не померкнет его слава. Строители, будь то старожил или только что приехавший новосел, гордятся свои городом, своей работой» [27]. Или В. Мусиенко писал: «Строители уже сейчас готовят себя, чтобы жить в городе будущего. Замечательные люди строят город Сургут. Любое задание Родины они претворят в жизнь» [61]. Начальник строительного участка № 2 СУ-9 Е. Редькин осознавал эту миссию строителей при возведении поселка геологов в Сургуте: «Пока этот городок красив только на планах, но мы, строители, уже представляем его красивым, удобным. И таким он будет. Город будущего. Он начинается сегодня. Но о нем будут писать стихи. А кто-нибудь из нынешних горожан через несколько лет вспомнит о первых строителях, об их нелегком труде» [70].

Особо подчеркивалась молодость строителей, создающих новые города: «Молодят наш юный город люди самой мирной профессии – строители. <...> Строители уже видят будущий Сургут. Это будет современный город с широкими улицами, проспектами, одетыми в бетон набережными. <...> А пока что все это на чертежах. Но строители уже создают этот город» [58]. Особо выделялась на страницах «К победе коммунизма» комсомольско-молодежная бригада Льва Шапошникова, созданная по инициативе комитета ВЛКСМ для строительства Сургута. А. Зубарев называл членов этой бригады братьями: «А вот ребята из бригады Льва Шапошникова имеют разные фамилии, разные у них матери и отцы. Но они, как две капли воды, похожи друг

на друга в труде» [32]. Молодежь стремилась стать строителями нового города: «А сейчас надо много трудиться, строить город. Мы – студенты, а пройдет немного времени – станем в ряды строителей. Каждый по своей специальности будет вносить посильный вклад» [37].

Строители рассматривались как воины, которые противостоят тайге. Об этом говорил каменщик второго участка СУ-9 Н. Громов, который сравнивал строительство Сургута с войной: «Потому, что здесь тоже идет бой, только мирный. Каждый день мы ведем наступление на нефтяную целину, на тайгу» [15]. А. Зубарев видел в строителях противников тайги: «Лес дремал в полузабытье. Никто не нарушал его покоя. Но высадились в Сургуте строители. То тут, то там стали подыматься новые кварталы домов, торопливо побежали улицы» [32]. Сотрудники нормативно-исследовательской станции Главтюменнефтегазстроя Х. Тенишев и Б. Софиенко также писали: «И недаром новый Сургут называют городом молодости. Три четверти его строителей не старше тридцати лет. <...> Впереди много интересных дел. А сейчас строители ведут решительное наступление на тюменскую тайгу. Контуры нового города уже переходят с ватмана в нашу жизнь» [80].

Особое значение в строительной отрасли было отведено девушкам-строителям, которые воплощались в образах героинь-строительниц. Так, о Вале Баранчук, которая обещала досрочно завершить отделочные работы в нескольких домах, писали: «Эта девушка Валя Баранчук недавно приехала в Сургут из Кемерова, но уже успела завоевать большой авторитет в коллективе строителей. Девушка руководит бригадой штукатуров и маляров, которая трудится с комсомольским огоньком. Хорошо зная, что сургутским нефтеразведчикам нужны хорошие квартиры, Валина бригада стремится быстрее их строить» [16]. Другой пример Нины Пузыревой: «Не отстают от мужчин и женщины-строители. Так, бригада Нины Пузыревой намного перевыполняет свои нормы по подвозке строительных материалов. Женщины и девушки отлично штукатурят, белят, красят и конопатят жилые дома» [60].

Но наиболее яркий пример героини-строительницы связан с именем Людмилы Николайчук, приехавшей в Сургут из Украины. Ей был посвящен отдельный репортаж, в котором автор сравнивал работу девушки с деятельностью художника: «Словно серебристой пылью усыпана поверхность перегородок, косяков, полы – что зеркало. Так может трудиться только художник. Каким ровным слоем ложится под кистью краска! Девушки, а это бригада Людмилы Николайчук, старательно,

увлеченно работают. Вот и сама Люда. Открытое, чисто украинское лицо, большие выразительные глаза, над которыми, как черной тушью, проведены брови. Приятная, я убежден, счастливая улыбка, блуждает на губах. <…> Пройдут года, вырастет красивый город Сургут. В книгах, написанных современниками, останутся имена первых геологов, определивших структуру, нефтяников, отправивших нефть заводам и фабрикам. Останутся имена первых строителей. И я верю, что в их ряду будет стоять имя этой девчонки» [33]. Большой репортаж о строительнице не мог не вызвать резонанс, а может даже зависть. Не прошло и месяца как в газете были опубликованы слова мастера Е.С. Сорокина: «Трудиться кое-как наши отделочники не умеют, вернее это не в нашем характере. Однако не все и у нас хорошо. Много хуже стали работать молодые отделочники из звена Людмилы Николайчук. Видно, перехвалили наших девчат» [44].

Строители рождали романтические образы, наполненные картинами неустроенности быта. Историк А.А. Долголюк отмечает, что на крупных новостройках вошло в практику создание на начальных этапах строительства палаточных городков [18, С. 385]. Такая практика не могла не отразиться в памяти и образах первостроителей. Так, неоднократно вспоминалось о том, что весной-летом 1964 г. первые сургутские строители жили в палатках: «Многие, наверное, помнят, как на этом месте, где сейчас стоят двухэтажные здания, был пустырь. В первые июльские дни прошлого года здесь появились палатки строителей, а потом, как грибы после дождя, стали расти двухэтажные дома» [70]. По разным оценкам в палатках жили от 300 до 500 строителей. Помимо палаток, первые строители обустроились жить в пароходе: «Отслужил свой век старый деревянный пароход «М. Горький». Весной он бросил якорь в Сургуте. Судно «оккупировали» рабочие строительного управления № 9. Теперь там общежитие. Живет на пароходе 150, а порой и 200 человек. Надо сказать, нелегко приходится пароходским» [13].

Строители виделись в глазах людей как кочевники, которые скитаются по большим стройкам страны. Так, тот же отец сургутской строительницы Людмилы Николайчук отговаривал ее пойти в строительное училище, называя профессию нелестно: «Строитель. Цыганская работа. Сегодня здесь, а завтра там» [33]. Но самими строителями эта кочевая работа рассматривалась иначе, как то, что приносит людям счастье. Людмила Николайчук отвечала своему отцу: «Пойду в строительное. Только в строительное. Это, пап, очень веселая работа. Понимаешь, строить дома, красивые, большие. Людям строить, им счастье

приносить. Звучит?» [33]. Это стремление приносить счастье хорошо передают стихи В. Кондакова:

«Если жизни не хочешь ты скучной
Где-то там в незнакомом краю,
Вместе с песней твоей неразлучной
Я тебя к нам в Сургут позову.
Приезжай, друг, в наш Город таежный
Все богатства отнять у земли,
Я уверен: за счастье сочтешь ты
Строить город у нас на Оби» [52].

Строители были не кочевниками, но людьми с особым романтическим характером. Л.Д. Чурилов отмечал, что строители, наряду с буровиками и промысловиками «люди беспокойного сердца» [85]. А краевед И.П. Захаров, когда рассказывал о строителе Д.И. Звереве писал, что «по велению своего сердца приехал он возводить в сибирской тайге новые поселки и города» [30].

Таким образом, к 1965 г. на Тюменском Севере окончательно сформировалась социальная группа с профессиональной идентичностью строителей. Эта идентичность создавалась посредством осуществления строительных работ для подготовки к промышленной эксплуатации нефтяных месторождений, в конфликте с заказчиками – нефтяниками и геологами, в строительстве нового города Сургута. Начальник Главтюменнефтегазстроя А.С. Барсуков имел в виду именно это – завершившееся оформление строительной идентичности в регионе (хотя понятное дело не осознавал такие дефиниции), – когда в «Тюменской правде» от 12 декабря 1965 г. писал: «1965 год для нас, строителей, является годом начала планомерного освоения нефтегазоносных районов Тюменской области. <...> Положительным явлением в деятельности главка можно назвать тот факт, что строительные подразделения на местах структурно оформились, успешно начали и продолжают разнохарактерное строительство <...> Основной задачей строительных управлений в текущем году были обеспечение пробной эксплуатации Шаимского, Сургутского, Усть-Балыкского и Мегионского нефтяных месторождений. <...> В результате успешной работы коллективов строительных управлений главка небольшие, затерянные в тайге малоизвестные поселения за короткий срок приобретают облик индустриальных рабочих поселков, а поселки Сургут и Урай уже переросли в города окружного подчинения. <...> Осваивать тюменские богатства приехали специалисты, рабочие из Татарии, Башкирии, Куйбышевской и других областей. Это они

в ненастные дни осени, холодную зиму, в непроходимой тайге и болотах шаг за шагом продвигаются вперед, закладывая новые поселки и города» [1].

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

1. Барсуков А. Год заботы нашей // К победе коммунизма. 24 декабря 1965 г. № 154 (2924).
2. Бахилов В. В. Недра Сургутского района — на службу Родине! // К победе коммунизма. 21 февраля 1964 г. № 23 (2637).
3. Бахилов В. В. Строительство — это главное // К победе коммунизма. 29 июля 1964 г. № 91 (2705).
4. Березуцкий П. Н. Быт и труд рядом идут! XI пленум парткома района // К победе коммунизма. 16 сентября 1964 г. № 112 (2726).
5. Большие перспективы. Наши интервью // К победе коммунизма. 19 сентября 1963 г. № 112 (2570).
6. Бородин Е. Летят соколы! Любовь моя, Россия! // К победе коммунизма. 10 апреля 1964 г. № 44 (2658).
7. Будущее Усть-Балыка // К победе коммунизма. 25 июля 1962 г. № 88 (2390).
8. В лесах новостроек // К победе коммунизма. 12 августа 1962 г. № 96 (2398).
9. Высочинский И. Я. Работать в две смены. Говорят участники пленума. Пусть у нас в тайге встанут фабрики, встанут новые города! // К победе коммунизма. 3 июля 1964 г. № 80 (2694).
10. Выше темпы жилищного строительства! // К победе коммунизма. 13 июня 1965 г. № 71 (2841).
11. Гайвин А. Очерк. Под парусами бригантины. 1. Здравствуй, Нефтеюганск! // К победе коммунизма. 4 сентября 1963 г. № 105 (2563).
12. Гайвин А. Очерк. Под парусами бригантины. 2. У города ясельный возраст // К победе коммунизма. 8 сентября 1963 г. № 107 (2565).
13. Григорьев И. Быт позабыт // К победе коммунизма. 6 сентября 1964 г. № 108 (2722).
14. Григорьева А. Строить быстро, дешево, прочно! // К победе коммунизма. 23 августа 1963 г. № 100 (2558).
15. Громов Н. Письма со строительного участка. Везде нужен хозяйский глаз. Это тот же бой // К победе коммунизма. 21 ноября 1965 г. № 140 (2910).
16. Девушки строят дома // К победе коммунизма. 27 мая 1964 г. № 64 (2678).
17. Дешевле, лучше, быстрее! Из доклада первого секретаря райкома КПСС В. В. Бахилова на IV пленуме Сургутского РК КПСС // К победе коммунизма. 7 июля 1965 г. № 81 (2851).
18. Долголюк А. А. Сибирские строители в 1946—1970 гг. Новосибирск: Параллель, 2013. 476 с.
19. Дубровин В. А. Подрядчик не спешит, заказчик не волнуется // К победе коммунизма. 7 июля 1965 г. № 81 (2851).

20. Дубровин В. Больше хороших квартир! // К победе коммунизма. 18 декабря 1964 г. № 151 (2765).
21. Дубровин В. Е. Строить быстро и дешево! // К победе коммунизма. 20 декабря 1964 г. № 152 (2766).
22. Дубровин В. Поселок меняет облик // К победе коммунизма. 29 ноября 1964 г. № 144-45 (2758-59).
23. Ездаков Н. Начало // К победе коммунизма. 9 августа 1964 г. № 96 (2710).
24. Еремин С. Д. Строить лучше! // К победе коммунизма. 16 декабря 1964 г. № 150 (2764).
25. Ершов Е. Всем коллективом // К победе коммунизма. 11 сентября 1963 г. № 108 (2566).
26. Забота о быте — это забота о благе человека (С пленума парткома района) // К победе коммунизма. 3 апреля 1963 г. № 40 (2498).
27. Захаров И. Встает город в тайге // К победе коммунизма. 1 января 1963 г. № 1 (2459).
28. Захаров И. Гордимся тобою, наш город! // К победе коммунизма. 2 июля 1965 г. № 79 (2849).
29. Захаров И. Их руками возводится Нефтеюганск // К победе коммунизма. 6 января 1963 г. № 3 (2461).
30. Захаров И. Строители и их нужды // К победе коммунизма. 20 ноября 1964 г. № 140 (2754).
31. Зимник — дорога жизни // К победе коммунизма. 25 декабря 1964 г. № 154 (2768).
32. Зубарев А. Братья // К победе коммунизма. 27 июня 1965 г. № 77 (2847).
33. Зубарев А. Счастье ищут годами. Очерк // К победе коммунизма. 7 марта 1965 г. № 29 (2799).
34. Иван кивает на Петра... Почему не весел новосел // К победе коммунизма. 15 октября 1965 г. № 124 (2894).
35. Иваненко В. С. Для тружеников нефтяной целины. XI пленум парткома района // К победе коммунизма. 16 сентября 1964 г. № 112 (2726).
36. Иваненко В. С. Сургутскую нефть — на службу Родине // К победе коммунизма. 16 декабря 1964 г. № 150 (2764).
37. К победе коммунизма. 18 июля 1965 г. № 86 (2856).
38. К победе коммунизма. 29 апреля 1964 г. № 53 (2667).
39. К победе коммунизма. 3 ноября 1963 г. № 131 (2589).
40. К победе коммунизма. 6 октября 1961 г. № 119 (2355).
41. К победе коммунизма. 8 августа 1965 г. № 94 (2864).
42. Кайдалов Н. Н. Упорядочить вопросы строительства. XI пленум парткома района // К победе коммунизма. 16 сентября 1964 г. № 112 (2726).
43. Каким будет Сургут в ближайшие 2-3 года? Наши интервью // К победе коммунизма. 30 ноября 1963 г. № 142-143 (2600-2601).
44. Камнев В. Жильцы скажут: спасибо! // К победе коммунизма. 28 марта 1965 г. № 38 (2808).
45. Камнев В. Приметы эпохи // К победе коммунизма. 16 октября 1964 г. № 125 (2739).

46. Карпов В. П. Анатомия подвига. Человек в советской модели индустриализации Тюменского Севера. Тюмень: ТюмГНГУ, 2014. 184 с.
47. Кашкин В. А. Будет на Оби новый город! // К победе коммунизма. 16 декабря 1964 г. № 150 (2764).
48. Кожевников А. А. Больше домов для геологов! // К победе коммунизма. 7 июля 1965 г. № 81 (2851).
49. Кожевников А. А. Каждой семье — хорошую квартиру. XI пленум парткома района // К победе коммунизма. 16 сентября 1964 г. № 112 (2726).
50. Колева Г. Ю. Западно-Сибирский нефтегазодобывающий район: экономическое и социальное развитие (1960—2000-е гг.). Тюмень: Издательство «Вектор Бук», 2010. 258 с.
51. Колегов В. Начинается город // К победе коммунизма. 31 января 1965 г. № 13 (2783).
52. Кондаков В. Приезжай, друг, в наш город таежный // К победе коммунизма. 15 августа 1965 г. № 97 (2867).
53. Кочетков В. Флаги над Сургутом // К победе коммунизма. 6 мая 1964 г. № 55 (2669).
54. Кошман А. Г. Создать строительную базу! Говорят участники пленума. Пусть у нас в тайге встанут фабрики, встанут новые города! // К победе коммунизма. 3 июля 1964 г. № 80 (2694).
55. Кошман А. Мы построим город на Оби // К победе коммунизма. 8 августа 1965 г. № 94 (2864).
56. Мастера мирной профессии // К победе коммунизма. 9 августа 1964 г. № 96 (2710).
57. Миков И. Радость строителя // К победе коммунизма. 8 марта 1961 г. № 29 (2265).
58. Молодость Сургута // К победе коммунизма. 8 августа 1965 г. № 94 (2864).
59. Московцев О. Время не ждет // К победе коммунизма. 23 августа 1964 г. № 102 (2716).
60. Мотаев А. Строить, так строить! // К победе коммунизма. 11 октября 1964 г. № 123 (2737).
61. Мусиенко В. Улицы оденутся в бетон // К победе коммунизма. 4 июля 1965 г. № 80 (2850).
62. На переднем крае // К победе коммунизма. 11 августа 1963 г. № 95 (2553).
63. Новая улица // К победе коммунизма. 27 сентября 1961 г. № 115 (2351).
64. Новосел не весел // К победе коммунизма. 4 ноября 1964 г. № 134 (2748).
65. Огнев А. Комбайн строит // К победе коммунизма. 6 октября 1961 г. № 119 (2355).
66. Потапенко В. И. Упорядочить поставку материалов! Говорят участники пленума. Пусть у нас в тайге встанут фабрики, встанут новые города! // К победе коммунизма. 3 июля 1964 г. № 80 (2694).
67. Праздник строителей // К победе коммунизма. 12 августа 1964 г. № 97 (2711).

68. Прокопчик Е. Усть-Балык // К победе коммунизма. 12 августа 1962 г. № 96 (2398).
69. Прокофьев И. Люди гордой профессии // К победе коммунизма. 9 августа 1964 г. № 96 (2710).
70. Редькин Е. Начало // К победе коммунизма. 11 июля 1965 г. № 83 (2853).
71. Рейд печати. В деньгах — вал, в жилье — провал // К победе коммунизма. 13 июня 1965 г. № 71 (2841).
72. Руководитель — не Обещалкин // К победе коммунизма. 17 декабря 1965 г. № 151 (2921).
73. С первых шагов в наступление // К победе коммунизма. 21 июня 1964 г. № 75 (2689).
74. Савельев Б. Заглянем в будущее // К победе коммунизма. 30 ноября 1963 г. № 142-143 (2600-2601).
75. Салманов Ф. Будет Сибирское Баку! // К победе коммунизма. 7 февраля 1962 г. № 16 (2318).
76. Севастьянов В. «К обеду подвезем...» Строительство жилья в экспедиции ведется неудовлетворительно // К победе коммунизма. 25 октября 1961 г. № 128 (2364).
77. Седьмой пленум Сургутского районного парткома. Итоги декабрьского пленума ЦК КПСС и задачи районной партийной организации. Из доклада первого секретаря парткома района В. В. Бахилова // К победе коммунизма. 19 января 1964 г. № 8 (2622).
78. Строительство решает все! С Десятого пленума парткома района // К победе коммунизма. 3 июля 1964 г. № 80 (2694).
79. Темняков И. На старте — строительный сезон // К победе коммунизма. 21 мая 1965 г. № 61 (2831).
80. Тенишев Х., Софиенко Б. Молодеет город наш // К победе коммунизма. 7 ноября 1965 г. № 134 (2904).
81. Торжества строителей // К победе коммунизма. 11 августа 1965 г. № 95 (2865).
82. Труду помощник — хороший быт. С профсоюзной конференции нефтеразведочной экспедиции // К победе коммунизма. 12 января 1962 г. № 5 (2397).
83. Туринцев А. Встанут новые города. Рассказ о будущем Сибири // К победе коммунизма. 24 мая 1963 г. № 61 (2519).
84. У инициаторов соревнования. Больше хороших квартир! // К победе коммунизма. 4 октября 1964 г. № 120 (2734).
85. Чурилов Л. Больше внимания объектам промыслового строительства // К победе коммунизма. 29 ноября 1964 г. № 144-45 (2758-59).
86. Чурилов Л. Строить дружно, согласованно // К победе коммунизма. 14 июля 1965 г. № 84 (2854).
87. Шаповалов И. Г. Не обещать, а делать // К победе коммунизма. 7 июля 1965 г. № 81 (2851).
88. Шаповалов И. Г. Старинке — нет! Говорят участники пленума. Пусть у нас в тайге встанут фабрики, встанут новые города! // К победе коммунизма. 3 июля 1964 г. № 80 (2694).

*****

УДК 061.5:620.9(091)(571.122Сургут)ГРЭС«1960/1990»
ББК 65.304.14(2Рос-2Сургут)г

Мантикова Эльмира Курмангазиевна
преподаватель, Сургутский государственный университет, г. Сургут, ehmantikova@yandex.ru

СТРОИТЕЛЬСТВО СУРГУТСКИХ ГРЭС

В статье рассматривается строительство сургутских электростанций в период промышленного освоения Тюменской области как важнейшего условия для увеличения объемов добычи нефти и газа.

Ключевые слова: Сургутская ГРЭС-1, Сургутская ГРЭС-2, Министерство энергетики и электрификации СССР, промышленное освоение, Тюменская область, Западно-Сибирский нефтегазовый комплекс.

Elmira K. Mantikova
lecturer, Surgut State University, Surgut, ehmantikova@yandex.ru

CONSTRUCTION OF THE SURGUT GRES POWER STATIONS

The article discusses the construction of the Surgut power plants in the period of industrial development of the Tyumen region as the most important conditions for increasing production volumes of oil and gas.

Key words: Surgut-1 GRES Power Station, Surgut-2 GRES Power Station, the Ministry of energy and electrification of the USSR, industrial development, Tyumen oblast, Western Siberian oil and gas complex.

Во второй половине XX в. Западная Сибирь стала главным нефтегазодобывающим центром страны. В результате того, что в регионе добывалось 77% энергоресурсов СССР, изменился его статус. Он превратился из экономически нерентабельного в стратегически важный регион страны. Сравнивая планы экономического развития исследуемой территории 1950-х гг. и 1960-х годов можно отметить одно сходство: предусматривалось стро-

ительство источника выработки электроэнергии и обеспечения ею ближайших потребителей. Так, согласно Докладной записке «О комплексном развитии производительных сил Тюменской области» от 28 февраля 1956 г., адресованной руководством Тюменской области первому секретарю ЦК КПСС Н. С. Хрущеву и председателю Совета Министров СССР Н.А. Булганину, предлагались разные варианты проектов развития. Среди них упоминался вариант комплексного развития энергетики на реках Иртыш и Обь [8].

Строительство гидроэлектростанций предусматривало обеспечение электроэнергией не только предполагаемую новую промышленную территорию угольно-металлургической базы – Северо-Сосьвинского буроугольного бассейна, юга Тюменской области, которая относилась в этот период к Средне-Уральскому совнархозу, но и весь Урал. Г.Ю. Колева считает, что модернизация хозяйственного освоения Западной Сибири в конце 1950-х – начала 1960-х г. предполагала дальнейшее совершенствование размещения производительных сил в ее северных районах. В рамках дальнейшей индустриализации и модернизации предполагалось создание трех гидроэнергетических каналов на реках Обь, Иртыш и Томь со строительством 17 электростанций [6, С. 27].

В 1959 г. в докладной записке «Об освоении естественных богатств и заселении малообжитых районов Тюменской области» Тюменский обком предлагал помимо вышеупомянутых проектов еще организацию перспективной промышленной эксплуатации газа Березовского газового месторождения и акцентирования внимания на поиски нефтяных месторождений в этом районе. С целью его обеспечения, а также Тюменской области, Коми АССР (Печерский угольный бассейн) и Урала, электроэнергетической мощью предлагалось строительство Нижне-Обской ГЭС мощностью 5–6 млн. кВт в районе г. Салехард. Для ее функционирования предполагалось затопление огромных территорий. Но проект возведения указанной гидроэлектростанции после длительных дискуссий между сторонниками и противниками строительства не был реализован благодаря тому, что к началу 1964 г. противниками строительства ГЭС были предоставлены неоспоримые доказательства о залежах нефти и газа на территории Севера Тюменской области и удорожании процесса их добычи под водой. Спор был окончательно решен постановлением Совета Министров СССР «Об организации подготовительных работ по промышленному освоению открытых нефтяных и газовых месторождений и о дальнейшем развитии геологоразведочных работ в Тюменской области».

Одновременно с этим начиналась пробная эксплуатация нефтяных месторождений в соответствии с постановлением Совета Министров СССР «Об организации подготовительных работ по промышленному освоению открытых нефтяных и газовых месторождений и о дальнейшем развитии геологических работ в Тюменской области» от 4 декабря 1963 г. Постановлением определись не только сроки пробной эксплуатации нефтегазовых месторождений, но и выполнение долгосрочных работ, в числе которых предусматривалась реализация плана промышленного освоения района Среднего Приобья. Его месторождения были отнесены к категории рентабельных и для полномасштабного ускоренного их освоения требовалось создание местных источников выработки электроэнергии как необходимого условия для решения проблемы увеличения добычи нефти и газа в Западно-Сибирском нефтегазовом комплексе (ЗСНГК).

Первоначально нефтяники и газовики самостоятельно пытались решить проблему обеспечения электроэнергетической мощью месторождения Среднего Приобья [9]. Институтом «Энергосетьпроект» была разработана и утверждена схема энергообеспечения нефтяных промыслов Тюменской области. Согласно схеме, было рекомендовано в Среднем Приобье поставить электростанцию мощностью 200–600 тыс. кВт. Практически одновременно проектная организация «Уралэлектросетьпроект» разработала схему электроснабжения Сургутского нефтяного района [5, С. 75]. Другим вариантом решения проблемы стала замена дизельных электростанций паротурбинными энергопоездами на нефтегазовых месторождениях [14, С. 51]. Поэтому в Тюмени был создан специальный завод по обеспечению и ремонту энергопоездов [3, Ф. 2125, Оп. 1, Д. 1, Л. 1]. Но электроэнергии энергопоездов не хватало. Были сложности с их поставкой к месту назначения. Вариант решения проблемы был не эффективен.

Проблема энергетического дефицита еще больше усугублялась тем, что Постановлением Совета Министров СССР от 3 февраля 1966 г. планировалось в 1970 гг. добыть 20–25 млн.т нефти, превысить показатели в 4–5 раз по ее добыче. Важно отметить, что в конце 1960-х – начале 1970-х гг. мировая экономика начинала переходить от привычного вида топлива – угля – к потреблению нефти и газу. С целью установления лидерства в мировой торговле по продаже нефти и газа был принят ряд документов, способствующих развитию нефтегазовой промышленности в ЗСНГК, в том числе и постановление «О развитии электробуров и погружных электронасосов для нефтяной и газовой промышленности».

Несмотря на то, что в VIII пятилетке в СССР прирост производства электроэнергии составил 47 млрд. кВт. ч., в целом по стране складывалась неблагополучная обстановка с энергообеспечением, которая была связана с несоответствием уровня развития энергетики и потребностей народного хозяйства, неэффективной работой энергосистем страны из-за физически изношенного оборудования и неудовлетворительного топливоснабжении электростанций, большим объемом строительства энергетических объектов при недостатке ресурсов и средств механизации труда [11, Ф. 7964, Оп. 16, Д. 1372, Л. 3-4]. Таким образом, в СССР с началом нефтегазового освоения проблема обеспечения электроэнергией района нового промышленного освоения стала номером один, учитывая, что особенность электрической энергии в невозможности хранения и частичной потери при передаче на дальних расстояниях.

Все вышесказанное подтверждало мнение специалистов о строительстве местных источников по выработке электроэнергии с целью обеспечения нужд нефтегазовой промышленности энергетическими мощностями. Сложность реализации правительственных задач, поставленных перед министерствами, ведущих промышленное освоение, заключалась в отдаленности от центра, отсутствии строительных материалов, дорог, жилых домов, объектов инфраструктуры, продуктов питания и т.д. Поэтому летом 1964 г. в Тюменской области начала работать под руководством академика М.А. Лаврентьева Государственная межведомственная комиссия при Госплане СССР по комплексному освоению Западно-Сибирской низменности. Одной из задач работы комиссии, представленной специалистами разных областей, был выбор и закрепление места под строительство города, ставшего центром для стационарного поселения прибывающих работников.

Параллельно в регионе работала еще одна комиссия по выбору строительной площадки под строительство электростанции. Согласно плану электрификации Тюменской области, предусматривалось увеличение мощностей Тюменской ТЭЦ на первых порах, а также строительство крупных электростанций в районах, отдалённых от центров потребления электроэнергии и сооружения мощных сверхдальних линий электропередачи как постоянного, так и переменного тока [11, Ф. 7964, Оп. 16, Д. 1372, Л. 3]. В числе первых объектов строительства ГРЭС в районе нового промышленного освоения стало строительство Сургутской ГРЭС (ГРЭС-1) в Среднем Приобье. Ее строительство и финансирование было предусмотрено Постановлением ЦК КПСС и Совета Министров СССР «О мерах по дальнейшему развитию

энергетики и повышению надежности работы электростанций и энергетических систем в 1968–1970-х гг.» от 8 января 1968 г. [3, Ф. 124, Оп. 191, Д. 1, Л. 11об].

Приоритетность развития электроэнергетики Тюменской области в 1976–1990 гг. в связи с увеличением объемов добычи нефти и газа отмечалась в «Докладе о мерах по развитию энергетики, обеспечению устойчивого, надежного и эффективного энергосбережения народного хозяйства и ускорению энергетического строительства» министра энергетики и электрификации СССР П.С. Непорожнего. Он отмечал, что преимущество в строительстве отдается в неосвоенных районах на сооружение атомных, гидравлических, мощных тепловых электростанций с энергоблоками 500, 800, 1200 тыс. кВт. [11, Ф. 7964, Оп. 16, Д. 1372, Л. 3]. В соответствии с указанным Докладом в Тюменской области планировалось строительство крупных тепловых электростанций – Сургутских ГРЭС-1, -2 и -3, а также ГРЭС на Уренгойском месторождении. При этом на Сургутской ГРЭС-3 планировалось установить блоки в 1200 тыс. кВт при общей установленной мощности ГРЭС в 7200 тыс. кВт. [11, Ф. 7964, Оп. 16, Д. 1372, Л. 21].

Придавая важное значение новым направлениям в энергетике Президиум Совета Министров СССР решением от 18 августа 1976 г. признал необходимым принять специальное постановление о развитии энергетики на ближайшее десятилетие. В соответствии с этим Минэнерго СССР разработало предложения по развитию до 1990 г. и направило их в Госплан СССР для последующего представления в Совет Министров СССР [11, Ф. 7964, Оп. 16, Д. 1372, Л. 4].

Таблица 1 — **Программа строительства конденсационных тепловых электростанций (ГРЭС) на 1976—1990 гг. [10, Ф. 7964, Оп. 16, Д. 1372, Л. 22-24].**

Наименование электростанции	Проектная мощность тыс. кВт	Введено в действие на 01.01.1976 г.	Ввод в действие за 1976—1980 гг.	Ввод в действие за 1981—1985 гг.	Ввод в действие за 1986—1990 гг.	Ввод в действие за пределами 1990 г.
Сургутская ГРЭС-I	2520	1220	1300	–	–	–
Сургутская ГРЭС-II	2400	–	–	2400	–	–
Сургутская ГРЭС-III	7200	–	–	–	4800	2400
Итого: в СССР предусмотрено строительство 61 электростанции	142085	11390	23350	33610	49675	24060

Следующим важным шагом в строительстве объектов электроэнергетики Тюменской области стало Постановление ЦК КПСС и Совет Министров СССР «О развитии в Тюменской области электроэнергетики на базе местного и попутного газа в 1980–1990 гг.» от 1980 г. и «О комплексном развитии нефтяной и газовой промышленности Западной Сибири в XII пятилетке» от 1984 г. Согласно этим документам предусматривалось в 1990 г. добыть 422 млн. т. нефти и 560 млрд. куб. м газа, что составляло более 66% общероссийской добычи. Для повышения надежности системы электроснабжения объектов нефтяной и газовой промышленности в Западной Сибири предполагалось в XII пятилетке ввод в действие более 8 млн. кВт энергетических мощностей и строительство более 16 тыс. км линий электропередачи напряжением 35–500 кВ. [15]. Также предусматривался ввод в действие энергетических мощностей на электростанциях Тюменской области на 1986–1990 гг.

Таблица 2 — **Задание по строительству и вводу в действие энергетических мощностей в Тюменской области (тыс. кВт. ч.) [2, Ф. 124, Оп. 236, Д. 125, Л. 56].**

	Год начала строительства	В том числе					
		1986–1990 гг.	1986 г.	1987 г.	1988 г.	1989 г.	1990 г.
Сургутская ГРЭС-2	1982	3200	800	800	1600		
Нижневартовская ГРЭС	1985	2400			800	800	800
Уренгойская ГРЭС	1985	420				210	210
Тюменская ТЭЦ-2	1984	990	180	180	210	210	210
Тобольская ТЭЦ	1978	730	100	210	210	210	
Няганьская ГРЭС	1978	210	210				210
Всего:		7950	1080	1190	2820	1430	1430

Руководством страны было отмечено, что в Западной Сибири создан крупнейший нефтегазовый комплекс и только в Тюменской области добывалось в начале 1980-х гг. 60% общесоюзной добычи нефти и газа, поэтому в XII пятилетке и последующие годы региону в Энергетической программе СССР до 2000 г. отводилась ведущая роль. В целях устойчивого снабжения топливом народного хозяйства на основе дальнейшего развития нефтяной и газовой промышленности Западной Сибири, увеличения добычи нефти и газа, газового конденсата, преодоления причин, сдерживающих темпы роста объемов добычи нефти в этом регионе ЦК КПСС и Совет Министров, постановил Минэнерго СССР обеспечить опережающее строительство объектов электроэнер-

гетики в близи нефтяных месторождений. К ним относились линии электропередач напряжением 35, 110, 220, 500 кВ и подстанции напряжением 220, 500 кВ, а также осуществить по заданию Министерства нефтяной промышленности корректировку перспективной схемы внешнего электроснабжения предприятий нефтяной отрасли в Тюменской и Томской областях [3, Ф. 124, Оп. 236, Д. 125, Л. 2-10.]. Положения «Энергетической программы СССР до 2000 г.». уточнялись «Основными направлениями, уточнениями и дополнениями энергетической программы СССР на длительную перспективу». В этих документах подчеркивалась ведущая роль Западно-Сибирского нефтегазового комплекса, а энергоресурсы, добываемые на его территории должны были ежегодно увеличивать национальный доход [3, Ф. 124, Оп. 245, Д. 126, Л. 3].

В соответствии с правительственными постановлениями и решениями в Тюменской области начались масштабные работы по ее электрификации. В 1964 г. Уральским отделением института «Теплоэлектропроект» («УралТЭП») начались проектно-изыскательские работы по определению строительства электростанции мощностью 1200 МВт, обеспечивающей электроэнергией предприятия по добыче и транспортировке нефти и газа на территории Среднего Приобья. Выбор площадки был непрост, т.к. необходимо было обеспечить ряд важнейших условий: хорошую инженерную геологию, удобный рельеф местности, наличие вблизи водоема, населенного пункта и транспортных артерий. Кроме того, площадка должна быть в центре перспективных электрических нагрузок, недалеко от магистральной линии электропередачи, нефтяного и газового коллектора, под ней не должны залегать крупные месторождения полезных ископаемых [10, С. 27].

Проектировщиками были обследованы районы Южно-Балыкских нефтяных месторождений, Салыма, Ханты-Мансийска, Лямина, Локосова, Нижневартовска, Белого Яра и Сургута. При облете мест для выбора стационарного проживания, прибывающего в регион населения, главным специалистом «УралТЭПа» Н.Н. Каликиным, была подмечена площадка, расположенная в нескольких километрах от существующего раб. пос. Сургута в районе Марьиной горы. Изыскательскими работами в Сургуте руководил начальник ОТИЗа «УралТЭПа» А.А. Холкин, а более детальными топографическими работами, проводившееся Новосибирским отделением «ТЭПа», Я.Я. Алексеев. В результате геолого-технико-экономических сравнений, соответствующей всем требованиям для строительства ГРЭС была признана площадка на Марьиной горе, в нижнем течении речки Чёрной [3,

Ф. 113, Оп. 16, Д. 58, Л. 35]. Как окажется позже, она станет местом строительства для двух энергетических объектов. Решение об утверждении строительной площадки под строительство ГРЭС было принято Государственной комиссией в 1966 г. В ее состав входили А.А. Колотушкин, А.Л. Ауэрбах, В.А. Членов, Ф.И. Курлов, С.Я. Смирнов, Д.М. Шапиро, В.А. Бочаров, В.А. Сукин, А.М. Шумков, Е.Н. Яблонский, М.Т. Косов, Е.Н. Саблин. Председателем комиссии был назначен А.Ф. Нечушкин [9, С. 2]. 27 мая 1966 г. Минэнерго и Советом Министров СССР утвержден Акт выбора площадки строительства Сургутской ГРЭС на правом берегу речки Черной вблизи г. Сургута.

В этот же год Министерство энергетики и электрификации СССР было определено в качестве министерства-заказчика по строительству линий электропередач и подстанций на территории Тюменской области, а с 1968 г. – электростанций. С этого момента начались работы по строительству Сургутской ГРЭС: готовилась площадка, разрабатывался детальный проект объекта стратегического назначения и объектов социального назначения. Технические проекты Сургутских ГРЭС разрабатывались специалистами Уральского отделения института «Теплоэлектропроект» Ю.А. Герке, А.В. Самуйловичем, С.А. Матвиенко, М.Т. Косовым, Т.С. Хлопуновым, В.Н. Майбородой, В.Г. Новиковым, Г.Н. Тушиным, В.И. Катц, Г.В. Земцовым, В.А. Членовым. Среди них следует выделить фамилии главных инженеров проектов Сургутских ГРЭС А.Ф. Нечушкина и В.С. Глухова. С началом работ по строительству Сургутской ГРЭС (с 1987 г. ГРЭС-1) Анатолий Фёдорович Нечушкин переехал из Свердловска в Сургут и занимал должность главного инженера проекта Сургутской ГРЭС. Его должность главного проектировщика в «ТЭП», по рекомендации А.Ф. Нечушкина, занял Владимир Сергеевич Глухов. Автором сложнейшей технологической части Технического проекта Сургутской ГРЭС-1 был С.А. Маслиенко. Среди разработчиков электроэнергетического объекта проектированием микрорайона предназначенного для проживания работников Минэнерго СССР в г. Сургуте с самого начала занимался главный архитектор В. Б. Золотарев [7, С. 43].

Постоянные требования нефтяников и газовиков вынуждали энергостроителей вести работы по проектированию и строительству ГРЭС в несколько смен. Так, согласно «Инструкции о порядке разработки и утверждения нормативных документов по строительству» в Министерство энергетики и электрификации СССР необходимо было предоставлять два-три варианта проекта строительства объекта. Однако из-за дефицита времени на их разработку, проектировщики подготовили один качественно

подготовленный вариант и еще два с недоработками, созданных под руководством А.Ф. Нечушкина. В результате был утвержден тщательно отработанный вариант проекта Сургутской ГРЭС-1 [4, Ф. 1811, Оп. 2, Д. 2, Л. 263-283об.].

Строительство Сургутской ГРЭС-1 велось экспериментальным путем ввиду отсутствия опыта строительства на неустойчивых болотных почвах в районах, приравненных к Крайнему Северу. Многие из технических идей и решений строительства электростанции приходилось проверять прямо на ее строительной площадке. Ряд предложений технического характера был предложен исполнителями проекта – инженерами и рабочими Управления строительства Сургутской ГРЭС-1. Они позволили максимально сэкономить затраты и время, повысить надежность работы промышленного объекта. Одной из особенностей Сургутских ГРЭС от предшествующих тепловых электростанций СССР является то, что все корпуса зданий соединены между собой, а их общий вес в 5-6 раз меньше при том, что отдельные узлы турбогенераторов и трансформаторов заводской сборки составляли 220 тонн.

Проект Сургутской ГРЭС-2 был разработан В. С. Глуховым на основе проекта предшествующей электростанции, который при его разработке ввел ряд рациональных решений. В частности, блочный щит управления по его решению был размещен на Сургутской ГРЭС-2 как отдельное здание со стороны турбины генератора, тогда как в типовых проектах это помещение размещалось внутри главного корпуса между котлом и турбиной. В результате данного решения операторы блочного щита управления были защищены от дополнительной вибрации и теплового нагрева от котла. Другим важным рационализаторским предложением главного инженера В.С. Глухова считалось применение в строительстве главного корпуса Сургутской ГРЭС-2 трехслойных стеновых панелей из оцинкованного металла и минеральной ваты вместо широко применяемых железобетонных плит. Такие панели были легче и дешевле железобетонных плит, кроме того, они позволяли быстрее возводить здание [12, Ф. Проектное задание, Том 2, Часть 1, Л. 29]. В целом же проект Сургутской ГРЭС-2 повторял уже экспериментально проверенный вариант строительства тепловой электростанции Сургутской ГРЭС-1, функционирующей на газе в сложных природно-климатических условиях. Единственным отличием в технических характеристиках при разработке проекта второй ГРЭС являлось то, что она должна была превосходить первую электростанцию по мощности и в суммарной мощности достигать 6400 МВт. Проектная мощность тепловой электростанции позволяет сделать вывод о заявке СССР стать мировым лидером по выработке электроэнергии.

Строительство объектов велось согласно плановым заданиям в три очереди. Строительство первой очереди Сургутской ГРЭС охватывает период 1968–1975 гг. Первый этап строительства Сургутской ГРЭС характеризуется решением организационно-правовых моментов, а именно отведением участка земли под строительство электростанции, переводом энергостроителей с других строек Минэнерго СССР и юридическим прикреплением их к Тюменской ТЭЦ (ТЭЦ-1). Первые строители, прибывшие в феврале 1968 г., начинали строительство с подготовки строительной площадки от деревьев, строили пионерную строительную базу, автодороги, выгружали строительный материал и оборудование при общем дефиците транспортной технике и горючего. Вся материально-техническая база для возведения электростанций завозилась из-за пределов Тюменской области. В целом же обеспечение строительства двух ГРЭС осуществлялось из правительственного резерва и по сравнению с другими строящимися энергетическими объектами СССР шло рекордно быстрыми шагами. Оборудование для станции изготавливалось более 50 заводами страны. Строительный материал и оборудование на обе ГРЭС в виду своей тяжести и нежелательного трясения доставлялся специальными речными суднами с усиленными конструкциями корпуса и палубы и по железной дороге. В речном порту Сургута перегрузка с речных суден осуществлялась мостовыми кранами грузоподъемностью до 250 тонн. Впервые такой кран применялся при строительстве Красноярской ГЭС [7, С. 32]. Большую роль в доставке и установке тяжелого электроэнергетического оборудования сыграл авиатранспорт.

Самыми значимыми событиями этого этапа стал запуск в декабре 1971 г. пускорезервной ТЭЦ мощностью 12000 кВт и создание Дирекции строящейся Сургутской ГРЭС во главе с директором В. Г. Голиковым. Приказом Минэнерго СССР № 18а от 4 февраля 1972 г. она была ликвидирована, а вместо нее образовано энергетическое предприятие Сургутская ГРЭС. Первым директором Сургутской ГРЭС-1 назначен Василий Григорьевич Голиков. Этим же приказом были переданы функции заказчика Сургутской ГРЭС и определен первый государственный план по производству электрической и тепловой энергии на 1972 г. Следующим важным событием стало включение 31 декабря 1972 г. первого энергоблока мощностью 210 МВт, монтаж которого был выполнен за 4 месяца вместо 8 месяцев, установленных нормами Минэнерго СССР. За период 1972–1975 гг. в промышленную эксплуатацию было поставлено 6 энергоблоков общей мощностью 1284 МВт. Задания IX пятилетки по строительству Сургутской ГРЭС-1 были выполнены досрочно. Советская электроэнер-

гетическая практика строительства тепловых электростанций, учитывая отсутствие опыта работы в серверных широтах, еще такого знала.

Вторая очередь строительства Сургутской ГРЭС охватывает период с 1976–1980 гг. Правительством страны было принято решение о вводе на Сургутской ГРЭС-1 еще 6 энергоблоков по 210 МВт. Энергостроители смогли в указанный период его реализовать. С вводом 12 энергоблока мощность станции достигла 2,5 млн. кВт. ч. В 1980 г. Сургутская ГРЭС-1 выступила в роли заказчика по строительству ГРЭС-2. По проекту строительства Сургутской ГРЭС-2 предусматривалось установка 6 энергоблоков по 800 тыс. кВт. В результате строительства второго мощного объекта по выработке электрической энергии в Сургуте общая мощность двух электростанций должна была составить более 8 миллионов кВт. При этом оба стратегически важных объекта находились на одной площадке, чего раньше в мировой практике строительства ГРЭС не встречалось.

Третья очередь строительства Сургутской ГРЭС-1 охватывает период 1981–1983 гг. Ускоренный ввод энергоблоков Сургутской электростанции позволил уже в 1982 г. выработать ей первые 100 миллиардов кВт. ч. электроэнергии. В 1983 г. закончено строительство третьей очереди станции, достигшей проектной мощности 3324 МВт. Приказом Минэнерго СССР от 01 ноября 1983 г. на базе Сургутской ГРЭС-1 и строящейся Сургутской ГРЭС-2 была образована объединенная Сургутская ГРЭС, обособление которых на 2 самостоятельных предприятия произошло в 1987 г. Идея создания образуемого предприятия в стенах предшествующего предприятия заключалась в том, что необходимо было решить вопросы материально-технического и кадрового обеспечения строящегося объекта. Директором Сургутской ГРЭС-1 назначен Владимир Георгиевич Губачев, ГРЭС-2 – Станислав Иванович Третьяков.

В соответствии с правительственными решениями о развитии электроэнергетики в Сургуте в 1981–1983 гг. предусматривалось начало строительства Сургутской ГРЭС-3 и ввод ее первых энергоблоков на 1200 тыс. кВт. [3, Ф. 124, Оп. 222, Д. 83, Л. 5, 36.]. Однако, на практике по строительству третьей электростанции в Сургуте не было никаких правительственных указаний. Тогда как шел жесткий контроль по возведению Сургутской ГРЭС-2.

Первая очередь строительства Сургутской ГРЭС-2 проходила в рамках ГРЭС-1. На этом этапе была подготовлена строительная площадка, завезены строительные материалы и оборудование. Само строительство электростанции мощностью 4800 МВт началось с опозданием [12, Ф. Технический архив филиала

«ПАО «Юнипро» Сургутской ГРЭС-2 г. Сургута, Технический проект Сургутской ГРЭС-2, Часть 1, Раздел 1А, Общая пояснительная записка, Л. 8]. Поэтому Совет Министров СССР в 1982 г. отмечал, что Минэнерго СССР неудовлетворительно выполняет предусмотренные постановлением ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 24 апреля 1980 г. №337 задания по строительству объектов энергетики в частности по сооружению Сургутской ГРЭС-2 [12, Ф. Технический проект Сургутской ГРЭС-2, Часть 1, Раздел 1А, Общая пояснительная записка, Л. 13]. Их опасения были ненапрасными: в 1985 г. планировалось производство электроэнергии в СССР довести до 1530 млрд. кВт. ч., где большой вклад должны были внести тюменские энергетические предприятия. Между тем они смогли выполнить своей план и даже его перевыполнить на 15 млрд. кВт. ч. [3, Ф. 124, Оп. 245, Д. 126, Л. 9.]. Во многом это было связано с тем, что на 1 января 1985 г. на территории Тюменской области сооружалось свыше 150 объектов энергетики, высокие темпы строительства которых могли выдержать только строители крупных объектов [16, С. 1]. В частности, 23 февраля 1985 г. энергостроителями Сургутской ГРЭС-2 был поставлен под промышленную нагрузку первый энергоблок на Объединенной Сургутской ГРЭС. Они смогли на 6 месяцев раньше нормативного срока его ввести [13, С. 1]. В этот же год был введен 2 энергоблок мощностью по 800 МВт на упомянутой электростанции. Так была завершена первая очередь строительства Сургутской ГРЭС-2, охватывающей 1980–1985 гг. [2, Ф. 65, Оп. 1, Д. 1, Л. 63].

Второй этап строительства Сургутской ГРЭС-2 был еще успешнее. За этот период было введено 4 энергоблока мощностью каждого по 800 МВт. С 25 февраля 1987 г. регион впервые начал выдавать электроэнергию в единую систему страны и начался процесс снабжения электроэнергией Урала и в центр России. За период 1985–1988 гг. мощность станции достигла 3,2 млн. кВт [2, Ф. 65, Оп. 1, Д. 1, Л. 70]. Важно заметить, что строительство ГРЭС-2 осуществлялось не только быстро, но и качественно. Распоряжением Совета Министров СССР от 17.10.1986 г. № 2106р было принято решение о расширении Сургутской ГРЭС-2 на 2 энергоблока по 800 МВт. В результате был выполнен проект расширения ГРЭС до 6400 МВт.

Третья очередь ввода мощностей на второй Сургутской электростанции связана с «Программой технического перевооружения, повышения надежности и устойчивости системы электроснабжения предприятий нефтяной промышленности в Тюменской области». Проект программы в 1985 г. был разработан поручению Бюро Совмина СССР по топливно-энергетиче-

скому комплексу. Она была разработана на период 1989–1995 гг. и предусматривала доведение энергетических мощностей до 27 тыс. МВт, в том числе ввод в действие на Сургутской ГРЭС-2 энергоблоков №№ 7, 8. Проект программы был рассмотрен на заседании коллегии министерства и научно-техническом совете Бюро Совмина СССР по топливно-энергетическому комплексу. Между тем в период 1988–2000 гг. строительство объекта оставалось «замороженным». Планы строительства последних двух энергоблоков по 400 МВт были официально опровергнуты приказом ОАО «Тюменьэнерго» № 93 от 10.02.2000 г. «О завершении строительства Сургутской ГРЭС-2 шестью энергоблоками по 800 МВт» [12, Ф. Приказы Сургутской ГРЭС-2 за 1988-2000 гг.].

Нереализованность планов напрямую связана со сложным положением страны: экономический кризис и развал СССР, а также разговоры о том, что нефтегазовые месторождения Западной Сибири истощены, поэтому необходимость завершения строительства последних энергоблоков считалось нерентабельным, как и строительство Сургутской ГРЭС-3. ЗСНГК стал единственным регионом не только для субъектов Российской Федерации, но и ряда новых независимых государств, бывших субъектов СССР, регионом экономической стабильности. На протяжении двух десятков лет он успешно развивается и ежегодно на 5% растет энергопотребление, которое привело к тому, что еще 2011 г. было принято решение об увеличении мощностей Сургутской ГРЭС-2.

Строительство электростанций в Сургуте без предварительного решения кадрового вопроса было невозможным, учитывая, что в северных районах Тюменской области специалистов-электроэнергетиков по строительству и эксплуатации просто не было. Поэтому крылатое выражение эпохи промышленного освоения ЗСНГК «кадры решают все» было не просто актуальным выражением, но отражением фактической действительности. Человеческий фактор в развитии сургутской энергетики сыграл на 99% положительную роль. Энтузиазм, молодость, хорошее здоровье, решительность и хорошая подготовка энергостроителей и эксплуатационных кадров стали двигателем прогрессивного движения реализации правительственных постановлений [3, Ф. 124, Оп. 222, Д. 83, Л. 22-23.]. Кадры предприятий комплектовались на протяжении 1968–1990 гг. по двум направлениям: строительство электростанции и эксплуатация электростанции. Комплектование кадров происходило за счет всех субъектов СССР. Однако, ведущую роль в строительном направлении сыграли такие субъекты СССР, как республики Украина, Молдова, а также Куйбышевская, Свердловская и юг Тюменской областей

[1, Ф. 128, Оп. 2, Д. 1, Л. 1]. Это были аграрные регионы, в которых имелось перенасыщение рабочей силы.

Основными формами комплектования кадров в строительстве Сургутских ГРЭС выступали вольный наем или прием на месте, общественный призыв, комсомольские путевки, студенческие строительные отряды. Особенно ярко вольный найм как форма комплектования рабочих кадров в строительстве проявилась в 12-й пятилетке. Мужчины трудоспособного возраста большими коллективами самостоятельно приезжали на стройку [3, Ф. 124, Оп. 245, Д. Приказы отдела кадров по личному составу СУ ГРЭС за 1968–1990 гг.]. В меньшей степени в строительном направлении набора кадров Сургутских ГРЭС применялись такие формы, как вызов, приглашение, перевод. Они были применимы в отношении к высококвалифицированным кадрам. Исключением в отношении к переводу как форме комплектования строительных кадров стал процесс передачи кадров на Сургутскую ГРЭС-2 при разделении Объединенной Сургутской ГРЭС на два самостоятельных предприятия. Еще одной формой комплектования кадров характерной для Сургутской ГРЭС-2, как и для Нижневартовской ГРЭС, стало привлечение вахтовых бригад строителей. Вахтовый метод стал применяться с 1982 г. на строительстве Сургутской ГРЭС-2. Наибольший пик трудоустройства вахтовых энергостроителей пришелся на 1983–1986 гг. В плане форм комплектования эксплуатационного состава электростанций следует отметить: вызов, приглашение, трудоустройство выпускников учебных заведений страны. Специалистов для обслуживания станции в основном набирали из Свердловской энергосистемы. Между Сургутскими ГРЭС с самого строительства завязались учебно-производственные отношения с Уральским государственным политехническим университетом, Томским государственным университетом, Ивановским энергетическим университетом [1, Ф. 113, Оп. 1, Д. 28, Л. 37]. Еще одной формой комплектования кадров эксплуатационного состава предприятий выступал перевод, который был в двух видах: 1) перевод с одного предприятия Минэнерго СССР на ГРЭС г. Сургута, но только после переобучения и допуска работы к ее оборудованию; 2) перевод со строительной должности на должность эксплуатационного характера [1, Ф. 128, Оп. 2, Д. Приказы отдела кадров по личному составу СУ ГРЭС за 1968–1990 гг.].

Численность штатных энергостроителей Сургута ежегодно возрастала ввиду большого объема строительных работ и сокращения сроков строительства, а также возведения второго крупного объекта по выработке электроэнергии. Эта тенденция роста была характерна до середины 1980-х гг. В 1986 г. она начала

снижаться по причине выполнения основных строительно-монтажных работ в Сургуте, а также приостановки строительных работ на Сургутской ГРЭС-2 и прекращении разработки Технического проекта Сургутской ГРЭС-3 [1, Ф. 128, Оп. 2, Д. Приказы отдела кадров по личному составу СУ ГРЭС за 1968–1990 гг.]. В то же время достаточно стабильной была ситуация с численностью эксплуатационного персонала станций, которые строго регламентировались штатным расписанием и упорядоченным ритмом работы: на Сургутской ГРЭС-1 трудилось 1243 человека, а Сургутской ГРЭС-2 – 1495 человека [1, Ф. 113, Оп. 1, Д. 28, Л. 37; Ф. 215, Оп. 1, Д. 3. Л. 16]. Как выше было отмечено, что «кадры решают все», с целью обеспечения и сохранения кадров изначально в сметную стоимость и технический проект строительства каждой ГРЭС закладывались финансовые средства и разрабатывались проекты социального назначения. Поэтому в Сургуте, выбранного как место для стационарного проживания работников Минэнерго СССР, появились благоустроенные жилые микрорайоны.

Строительство Сургутских ГРЭС, безусловно, – одна из самых ярких страниц промышленного освоения Тюменской области. Решающую роль в создании двух крупных градообразующих предприятий государственного масштаба значимости сыграло открытие нефтегазовых месторождений, эффективность и результативность функционирования которых зависела от наличия постоянного и надежного источника по выработке электрических мощностей. Первоначально таковых электроэнергетических объектов регионе не было. Стратегическое значение ускоренной добычи нефти и газа в больших промышленных объемах в большой международной политике и экономике СССР требовали ускоренного строительства ГРЭС в центре нефтегазового освоения ЗСНГК – Среднем Приобье. Поэтому строительство сургутских электростанций, курируемое на разных уровнях, велось быстро и качественно. Все задачи, поставленные перед Минэнерго СССР в обеспечении предприятий нефтегазового сектора электроэнергетическими мощностями, были реализованы. При разработке технических проектов электростанций их разработчики не сделали никаких скидок на сложность строительства и эксплуатации в сложных природно-климатических условиях, никаких скидок нет и в организации эксплуатации, – это отличительная по роду и состоянию оборудования станция [7, С. 95.]. Благодаря строительству ГРЭС впервые был рационально применен, ранее сжигавшейся на месторождениях, попутный газ, а регион впервые был электрифицирован. Сургут стал одним из крупнейших центров электроэнергетики. Во второй половине

XX в. были возведены уникальные тепловые электростанции, ставшие предметом национальной гордости, значение которых до сих пор актуально в политике и экономике страны.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

1. Архивный отдел Администрации г. Сургута.
2. Архивный отдел Администрации Нижневартовского района (АОАНР).
3. Государственный архив социально-политической истории Тюменской области (ГАСПИТО).
4. Государственный архив Тюменской области (ГАТО).
5. Древний город на Оби. История Сургута. Екатеринбург, 1994.
6. Колева Г. Ю. Западно-Сибирский нефтегазодобывающий район: экономическое и социальное развитие (1960—2000 гг.). Тюмень, 2010. 258 с.
7. Люди и годы Сургутской ГРЭС-1. М, 1997. 287 с.
8. Некрасов В. Л., Стафеев О. Н. Проект Нижне-Обской ГЭС (1958—1963 гг.): лоббирование, создание коалиции интересов, оппортунизм // Вестник Сургутского государственного педагогического университета. 2012. № 4. С. 175-181.
9. Нечушкин А. Ф. ГРЭС на Марьиной горе // Сургутская трибуна. 2004. № 246. С. 2-3.
10. Пять с половиной ГОЭЛРО // Югра. 2004. №8. С. 25-27.
11. Российский государственный архива экономики (РГАЭ).
12. Технический архив филиала «ПАО «Юнипро» Сургутской ГРЭС-2 г. Сургута. Технический проект Сургутской ГРЭС-2. Часть 1. Раздел 1А. Общая пояснительная записка.
13. Тюменская правда. 1985. 22 января.
14. Швирикас А. И. Тюменские позывные. М., 1985. 251 с.
15. Энергетика: цифры и факты. М., 1997. № 12.
16. Энергоснабжение: проблемы и перспективы // Тюменская правда. 1985. 6 января.

* * * * *

УДК 93/94
ББК 63.3(4Рос)

Алексеева Любовь Васильевна
доктор исторических наук, профессор,
Нижневартовский государственный университет,
г. Нижневартовск, lvalexeeva@mail.ru

ТРЕСТ «САМОТЛОРНЕФТЕПРОМСТРОЙ» В НАЧАЛЕ СВОЕЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

В статье на основе новых архивных источников раскрывается деятельность треста «Самотлорнефтепромстрой», осуществлявшего строительно-монтажные работы по обустройству не-

фтяных месторождений на начальном этапе своей работы. Автор обращает внимание на проблемы, существовавшие в организации его деятельности: недостаток техники, низкий уровень обеспечения проектно-сметной документацией объектов строительства, невыполнение планов завоза грунта, нехватка автомобильного транспорта. Автор подчеркивает ключевую роль в выполнении строительно-монтажных работ указанным предприятием в процессе промышленного строительства на нефтяных месторождениях края.

Ключевые слова: трест, строительно-монтажные работы, техническая документация, техника, механизация, перевозка грузов.

Lubov V. Alekseeva
doctor of historical sciences, professor, Nizhnevartovsk State University, Nizhnevartovsk, lvalexeeva@mail.ru

TREST «SAMOTLORNEFTEPROMSTROJ» IN THE BEGINNING OF ITS ACTIVITY

The article based on new archival sources reveals the activities of the trust "Samotlorneftepromstroj", carrying out construction and Assembly works on development of oil fields in the initial phase of its work. The author draws attention to the problems that existed in the organization of its activities: the lack of equipment, low level of provision of design-estimate documentation of construction projects, failure to plan the importation of soil, lack of road transport. The author emphasizes a key role in the execution of construction works specified by the company in the process of industrial construction in the oil fields of the region.

Key words: trust, construction and mounting works, technical documentation, machinery, mechanization, transportation of goods.

В районах формирующейся нефтегазодобычи с неразвитой производственной инфраструктурой развертывание строительных работ приобретало особое значение. 18 июля 1974 г. был организован строительно-монтажный трест «Самотлорнефтепромстрой», осуществлявший строительно-монтажные работы по обустройству нефтяных месторождений [1, Ф. Р-1861, Оп. 1, Д. 1177, Л. 3]. Он находился в структуре Главного управления по строительству предприятий нефтяной и газовой промышленности Тюменской области – Главтюменнефтегазстрой Министерства строительства предприятий нефтяной и газовой промышленности СССР [2].

По данным планово-экономического управления Главтюменнефтегазстроя по состоянию на 1 января 1975 г. в трест входили следующие подразделения: Строительные управления (СУ) №№ 12, 31, 47, Управление производственно-технологической комплектации, Хозрасчетный участок отделочных работ, Хозрасчетный ремонтно-строительный участок, Жилищно-комунальная контора (п. Мегион). В Нижневартовске размещались СУ № 31, (создан в 1973 г.), СУ № 44 (создан в 1972 г.), СУ № 47 (создан в 1974 г.), Специализированное управление № 56 [1, Ф. Р-1861, Оп. 1, Д. 39, Л. 17].

Основной объем технической документации для треста изготавливался институтом «Гипротюменьнефтегаз». Однако, как свидетельствуют источники, зачастую техническая документация поступала низкого качества. Чертежи трудно было прочесть из-за нечеткости изображения, наблюдались порой и расхождения между генеральным планом и выданными рабочими чертежами [3, Ф. 84, Оп. 1, Д. 120, Л. 11]. Так, обеспеченность проектно-сметной документацией объектов строительства 1974 г. характеризовалась следующими данными (см. таблицу № 1).

Таблица 1 — **Обеспеченность проектно-сметной документацией треста «Самотлорнефтепромстрой» (1974 г.) [1, Ф. Р-1861, Оп. 1, Д. 1177, Л. 11].**

Заказчики	План на год (в тыс. руб.)	Из них не обеспечено		
		на 1 апреля	на 1 июля	на 31 декабря
Миннефтегазстрой	2204	реорганизован с 18 июня 1974 г.		194
В т.ч. собственное строительство	2204			194
Миннефтепром	33618	–	–	4218
В т.ч.				
Главтюменнефтегаз	28720	–	–	4218
Главтранснефть	2082	–	–	Обесп.
Мингеология		–	–	–
В т.ч. Главтюменгеология	873	–	–	–
Минтрансстрой	318	–	–	–

Сведения, приведенные в таблице показывают, что обеспеченность документацией была в большей степени характерна для предприятий Миннефтегазстроя и Миннефтепрома. Что касается предприятий Мингеологии и Минтрансстроя, то техническая документация на возводимые объекты отсутствовала.

Оснащение треста необходимой техникой также оставляло желать лучшего. Так, трест испытывал недостаток в землеройной технике и сваебойных агрегатах [3, Ф. 84, Оп. 1, Д. 120, Л.

24]. Зачастую подводили и предприятия – партнеры. Так, одной из причин невыполнения плана 1974 г. стал недозавоз грунта. Требовалось завезти 2100 тыс. м^3, а фактически завезли 560,2 тыс. м^3. Недостаток сваебойной техники привел к тому, что не удалось выполнить план по забивке свай. Требовалось забить 3200 штук, а фактически забили лишь 991 [1, Ф. Р-1861, Оп. 1, Д. 1177, Л. 7]. Особенно много нареканий было в адрес УМ-9 и УМ-5 треста «Трангазмеханизация», по вине которых был сорван завоз грунта и забивка свай. Трест «Двигательмонтаж», сорвавший работы по ТХУ на 12 млн. руб., совершенно не производивший работ по объекту в четвертом квартале [1, Ф. Р-1861, Оп. 1, Д. 1177, Л. 7].

По состоянию на 1 января 1975 г. в организациях треста имелись следующие средства механизации и оборудования: сварочные агрегаты – 21 шт., сварочные трансформаторы – 6 шт., передвижные электростанции – 6 шт., компрессоры передвижные – 2 шт., бетоносмесители – 8 шт., растворосмесители – 4 шт. Средняя продолжительность работы механизмов в сутки составляла 7,4 ч.

Уровень механизации по видам работ составлял: строительно-монтажные – 98,4%, земляные работы механизированным способом – 90%, комплексно-механизированным – 86,2%, погрузочно-разгрузочные работы – 91,3%. Вручную выполнялся сравнительно большой объем земляных работ, что объяснялось тем, что организации треста не имели на своем балансе механизмов и средств механизации для обработки котлованов и траншей после экскаваторных работ [1, Ф. Р-1861, Оп. 1, Д. 1177, Л. 65].

На 1975 г. тресту дополнительно требовалось: компрессоров АК-9 (5 шт.), экскаваторов Э-1514 (2 шт.).

Трест обслуживали автобазы № 9 и 10. Без работников транспортных предприятий, водителей, невозможно было выполнить производственные задачи по строительству. За второе полугодие автотранспортом было перевезено 85893 т. (план – 145500 т). Автобаза № 9 располагала следующими автомашинами: бортовые (под перевозку грузов) – 9 ед. (требовалось – 22 ед.); трубовозы – 4 ед. (требовалось – 8 ед.); панелевозы – 4 ед. (требовалось – 8 ед.); вахтовые автомашины – 14 ед. (требовалось 25 ед.). Указанными видами транспортных средств за 4 месяца 1974 г. было перевезено следующее количество грузов (см. таблицу № 2).

Кроме перевозки грузов, автобаза № 9 осуществляла доставку людей вахтовыми автомашинами. Плановая среднесуточная перевозка людей на объекты составляла 1150 человек, фактически же перевозилось в среднем 450-500 человек. В связи с ча-

Таблица 2 — **Объем перевезенных грузов автобазой № 9 г. Нижневартовска [1, Ф. Р-1861, Оп. 1, Д. 1177, Л. 66].**

Виды грузов	Количество груза (в т)
ЖБИ	6247
Трубы металлические	843
Цемент	2000
Шифер	50000
Металлопрокат	446
Стекло	133
Лес круглый, пиловочник	3687 $м^3$ (2395 т)
Бетон	3849 $м^3$ (4698)
Гравий	18860

стой поломкой автотранспорта, приспособленного под перевозку людей, а также недостатка ТС, трест вынужден был принять решение расселять рабочих в неприспособленных для жилья вагончиках, сроить временное жилье. Неритмичность работы автотранспорта приводила к тому, что рабочие доставлялись на объекты лишь к 10 часам утра.

Автобаза № 10 вывозила грунт на строительные объекты Самотлора. Требовалось не менее 50 ед. грузовиков ежедневно, выделялось же 23–25 ед. автомашин «Татра». Нехватка землеройной техники, ее неисправность, недостаток самосвалов – вызывали простои в работах. В результате план по вывозке грунта не выполнялся [1, Ф. Р-1861, Оп. 1, Д. 1177, Л. 67].

Материально-техническое снабжение строек осуществляло Управление производственно-технологической комплектации (УПТК), созданное в соответствии с приказом Миннефтегазстроя № 53 от 18 июля 1974 г. Строительные материалы на объекты треста завозились в соответствии с планом строительно-монтажных работ по заявкам строительных управлений, согласно месячных и недельно/суточных графиков.

УПТК осуществляло бесперебойную выдачу материалов, обеспечивало сохранность материальных ценностей, следило за состоянием материальных запасов на складах, осуществляло контроль за расходованием материальных ресурсов. В четвертом квартале 1974 г. Управление ввело в практику комплектацию строительных объектов необходимыми материалами в ночное время с разгрузкой груза непосредственно на объектах. Однако имели место срывы из-за недостатка подъемных механизмов, в частности кранов, автомашин и неорганизованности строительных управлений по приему грузов в ночное время [1, Ф. Р-1861, Оп. 1, Д. 1177, Л. 68].

Важной особенностью работы треста являлась индустриализация строительства. На объектах обустройства нефтепромыслов широко применялись строительство из блочно-комплектующих устройств с полной заводской готовностью. В 1974 г. на объектах Самотлорского месторождения готовые типовые блоки применялись при строительстве насосных станций различного назначения (дожимные насосные станции, кустовые насосные станции, насосные над трубчатыми колодцами и др.). При строительстве сооружений, имеющих большие габаритные размеры и не поддававшиеся расчленению на транспортабельные блоки, применялся каркасно-панельный метод с использованием несущего каркаса и навесных алюминиевых панелей. Объем работ по строительству надземной части сооружений при этом сократился на 7–8%. Трестом при строительстве инженерных коммуникаций (КСП-3, КСП-10) применялись стальные эстакады для совместной прокладки электрических и тепловых сетей. Применение эстакад значительно сокращало сроки строительства инженерных сетей, исключая при этом земляные работы, давая возможности заготавливать конструкции эстакад индустриальным способом. Из сборного железобетона на объектах треста в основном выполнялись перекрытия зданий и сооружений по монтажным или сборным железобетонным ростверкам, однако из-за отсутствия в достаточном количестве плит перекрытий, трест вынужден был на некоторых объектах перекрытия выполнять монолитными [1, Ф. Р-1861, Оп. 1, Д. 1177, Л. 47].

Одним из способов повышения производительности труда, борьбы за выполнение производственных планов являлась организация социалистического соревнования. Им было охвачено 1250 человек. В соревновании участвовали коллективы строительных площадок, общестроительных комплексных и специализированных бригад, субподрядчиков по монтажу технологического оборудования и аппаратуры, КИП и автоматики, электромонтажным работам, комплексных механизированных сваебойных бригад и водители грузовых автомашин. Итоги соревнования подводились ежедекадно с вручением денежных премий непосредственно на рабочих местах. По строительным площадкам итоги подводились 1 раз в месяц. Лучших результатов среди бригад за 1974 г. добились в СУ-44 (Л.К. Дейнега, Н.П. Нежданова, М.Б. Юзвина, Н.Е. Алексеева); в СУ-47 лучшими стали бригады В.М. Медведева, А.И. Щипачева. Среди площадок 1-е место заняла строительная площадка КСП-10, строительство которой осуществлялось СУ-44. Кроме этого, итоги соцсоревнования широко освещались в местной

и областной печати, неоднократно проводились репортажи по Нижневартовскому телевидению [1, Ф. Р-1861, Оп. 1, Д. 1177, Л. 47].

В 1974 г. Н.П. Нежданов возглавил бригаду в тресте, которая осуществляла строительство объектов на Самотлорском месторождении. Это подразделение одним из первых вышло на хозрасчет, добиваясь рекордных показателей при высоком качестве работ [4, С. 222].

Таким образом, с самого начала своей деятельности строительно-монтажный трест «Самотлорнефтепромстрой» Главного управления по строительству предприятий нефтяной и газовой промышленности в Тюменской области Главтюменнефтегазстрой Министерства строительства предприятий нефтяной и газовой промышленности СССР стал ключевым предприятием отрасли промышленного строительства на Самотлоре, а также осуществлял строительно-монтажные работы по обустройству и других нефтяных месторождений Нижневартовского района.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

1. Государственный архив Тюменской области (ГАТО).
2. Архивы Югры. Строительство [Электронный ресурс] // Режим доступа: http://www.arhivugra.admhmao.ru/ (дата обращения: 05.05.2016 г.).
3. Архивный отдел администрации г. Нижневартовска.
4. Нежданов Николай Павлович // Герои Самотлора. 1965—2015. Нижневартовск, 2015.

Транспортное строительство

УДК 94(57).084.9
ББК 63.3(2)63

Авимская Марина Аскольдовна
кандидат исторических наук, доцент,
заведующая кафедрой всеобщей истории и археологии,
Сургутский государственный университет,
г. Сургут, avimskaya_ma@surgu.ru

В СУРГУТ БЕЖИТ СТАЛЬНАЯ КОЛЕЯ: СТРОИТЕЛЬСТВО ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ ТЮМЕНЬ – ТОБОЛЬСК – СУРГУТ В ВОСПОМИНАНИЯХ СОВРЕМЕННИКОВ

В статье рассматривается специфика организации труда и быта транспортных строителей по воспоминаниям ветеранов, возводивших железную дорогу Тюмень – Тобольск – Сургут. Преодоление трудностей и приложение максимума трудоспособности – отличительные черты Тюменских первопроходцев.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, строительство, первопроходцы, ветераны, воспоминания.

Marina A. Avimskaya
candidate of historical sciences, associate professor,
head of the Department of General History and Archaeology,
Surgut State University, Surgut, avimskaya_ma@surgu.ru

THE CONSTRUCTION OF STEEL-GAUGE TRACK IS REACHING SURGUT: «TUMEN – TOBOLSK – SURGUT» RAILWAY PROJECT CONTEMPORARIES' MEMOIRS

The article considers the peculiarities of transport constructors' labour and living conditions organisation according to the memoirs of the veterans who constructed "Tumen – Tobolsk – Surgut" railway line. The article states that the ability to overcome difficulties and extreme work capacity are the two distinctive features of Tumen pioneering railway constructors.

Key words: railway transport, construction, pioneering railway constructors, veterans of railway construction, memoirs.

После открытия в Тюменской области целого ряда нефтегазовых месторождений наличие нефтяных и газовых богатств Западной Сибири стало реальностью. Однако их промышленное освоение было неосуществимым без надежной транспортной сети. Строительство железной дороги было признано единственно возможным путем эффективного решения транспортных проблем, связанных с освоением центральной части Западной Сибири. К моменту освоения природных богатств в Западной Сибири наземных путей сообщения круглогодичного действия на всей этой огромной территории практически не было.

В декабре 1963 г. вышло Постановление Совета Министров СССР «Об организации подготовительных работ по промышленному освоению открытых нефтяных и газовых месторождений и о дальнейшем развитии геологоразведочных работ в Тюменской области». Совету Министров РСФСР поручалось рассмотреть вопрос о проектировании и строительстве железнодорожной и автомобильной дорог Тюмень – Тобольск – Сургут и представить необходимые технико-экономические обоснования [17, С. 428].

Четырнадцать изыскательских и геологических партий экспедиции под руководством ее начальника А.А. Паршкова и главного геолога А.И. Воробьева обследовали около трех тысяч километров Тюменских просторов, расположенных вдоль будущей трассы [8, С. 114]. Как вспоминал Юрий Иванович Глухов, который в 1966 – 1978 гг. был начальником одной из изыскательной партии «Сибгипротранса», «изыскательские сезоны в первые два года (1964 – 1965 гг.) был почти круглогодичными. Каждая из партий была «комплексной», примерно по 65 человек. В нее входили геологи, гидрологи, изыскатели, а также рабочие, шоферы и другой вспомогательный персонал» [12]. Большую помощь в обследовании района оказала авиация.

Но природные условия региона требовали от изыскателей иного подхода к определению календарного времени года, удобного для производства полноценных изысканий и доброкачественного строительства, так как они во многом отличались от обычных: продолжительная зима – около 6-7 месяцев, короткие и дождливые весна и осень, прохладное и короткое лето. По этой причине первый этап изысканий – аэрофотосъемку района проложения трассы решено было производить дважды в течение одного года.

Немало трудностей испытывали первые изыскательские группы из-за отсутствия в таежно-болотистой местности какого-либо жилья, пригодного для лагеря изыскателей. Опыт организации

изысканий для железных дорог на Севере Канады предусматривал, к примеру, создание временных поселков с коммунально-бытовой инфраструктурой [3, С. 93]. Надежды на улучшение социального положения изыскательских и геологических партий экспедиции выразил А.Х. Алиджанов (главный инженер проекта «Тюмень – Тобольск – Сургут», директор института «Сибгипротранс» в 1973–1980 гг.) в своей беседе с А.А. Паршковым, бывшим в 1964–1970 гг. начальником экспедиции «Сибгипротранса» и главным инженером проекта «Сургут – Нижневартовск» и «Сургут – Уренгой». Александр Александрович вспоминал, что главный инженер проекта однажды высказал мысль о том, что «не плохо-бы у них поучиться... Я ответил Алиджанову, что их опыт для нас не приемлем по двум основным моментам. Во-первых, у них с начала изысканий до начала строительства прошло семь лет, (имелась в виду Лабрадорская дорога) у нас таких возможностей не было. Во-вторых, «проклятые капиталисты» тратили на проектно-изыскательские работы до 11% стоимости строительства, мы же максимум 2–2,5%. Разумеется, что при таком финансировании ни о каких вагончиках мы и не мечтали, обходились палатками, даже при зимних работах» [14]. Но, несмотря на целый ряд бытовых неудобств, скромное финансирование, задержку техники, экспедиция планомерно выполнила правительственное задание.

Задача же сооружения железной дороги Тюмень – Сургут, которая являлась первым этапом транспортного освоения региона, протяженностью почти 700 км, была возложена на строительный коллектив Тюменского управления транспортного строительства «Тюменстройпуть», ранее именовавшееся «Абаканстройпуть». Оно было организовано ещё 13 января 1949 г. по приказу Министерства путей сообщения СССР и успешно решило ставившиеся задачи по строительству железных дорог в Хакасии, Красноярском крае и Кузбассе. Здесь, на таких важнейших стройках Сибири, как линия Новокузнецк – Абакан, Абакан – Тайшет, Ачинск – Абалаково и других объектах транспортного строительства окрепли сплочённые коллективы организаций треста, выросли многие руководители и специалисты. За выдающиеся успехи, достигнутые при строительстве железнодорожных линий Новокузнецк – Абакан и Абакан – Тайшет, многие транспортные строители награждены орденами и медалями. Пять человек удостоены были звания Героя Социалистического Труда, среди них начальник управления, легендарная личность – Дмитрий Иванович Коротчаев. Именно его строительному коллективу Министерством транспортного строительства было поручило выполнение распоряжения Совета Министров СССР

№ 2349 от 8 декабря 1965 г. «О строительстве железнодорожной линии Тюмень – Тобольск – район Сургута» и с 1966 г. начался новый этап в жизни путейцев [1, С. 311].

Коллектив передислоцирует в Тюмень для строительства новой железнодорожной линии, а управление переименовано в «Тюменстройпуть» с местом нахождения в Тюмени. Не имея здесь производственной базы и жилья для транспортных строителей, Д.И. Коротчаев издал приказ, в котором говорилось, что работникам управления, «…учитывая отсутствие в данный момент жилой площади для размещения семей, выехать в Тюмень на постоянное место жительства без членов семьи, а расходы по найму жилья в Тюмени или предоставление такового в натуре до обеспечения квартирами семей относить за счёт управления строительства» [9, С. 23]. Вот так вспоминает ветеран строительно-монтажного поезда № 330 П.М. Мозговой о тех днях: «Я вечный строитель железных дорог. У меня в трудовой книжке одна запись – в 1959 г. был принят на работу самим Д.И. Коротчаевым на строительство дороги Абакан – Тайшет… С тех пор связала меня судьба с коллективом транспортных строителей. Мы, как солдаты: сказали собираться на новую дорогу, за сутки нехитрые пожитки складывали и в путь!» [16, С. 31].

В воспоминаниях ветерана «Тюменстройпуть» Людмилы Васильевны Грибаренко звучит и грусть, и, одновременно, гордость за то, что было сделано первопроходцами: «… в 1965 г. дорогу Абакан – Тайшет ввели в эксплуатацию, после чего мы решили поехать на новое место. Немаловажную роль в том, что сотни человек отправились в неизведанные края, на мой взгляд, сыграло то, что коллектив путейцев возглавил Дмитрий Иванович Коротчаев. Это была яркая, сильная личность, справедливый человек, отличный организатор производства. Мы приехали с семьёй в Тюмень в числе первых… первое время пришлось всем обитать в здании косторезной фабрики, несколько семей в одной комнате. Выход из положения нашли такой: плотники сделали в помещении что-то вроде перегородок, мы натянули простыни, и у каждой семьи появилась как бы отдельная «комната»» [16, С. 14].

Именно в это время ярко проявились такие качества коллектива как сплочённость и преданность нелёгкому и благородному делу. На возведение новой магистрали практически в полном составе отправились специалисты СМП №№ 237, 269, Горем № 38, автобазы, отделения временной эксплуатации: переехали на новую стройку, оставив обжитые места, сменив благоустроенные квартиры на вагончики и палатки, в лучшем случае – на щитовые дома. И уже в 1966 г. строительные работы развернулись от Тюмени до Тобольска. О самых первых днях организа-

ции работы на строительстве новой трассы и быте строителей вспоминает И.Г. Белозёрова (с 1965 по 1977 г. работала на инженерных должностях управления «Тюменьстройпуть»): «... ребёнок спал в шубке и валенках, муж демонстративно раздевался до плавок, а рано утром вставал на службу с песней «Вставай, проклятьем заклеймённый...» <...> Ехали на службу из д. Каскара в Тюмень. Расстояние 30 км до Тюмени преодолевали в темноте при зимней стуже на перекладных... Группе заказчика Тюменское отделение Свердловской железной дороги отвело на погрузочно-разгрузочной платформе каркасную «засыпушку», старую-престарую, в которой от утепления стен ничего не осталось. Печь топилась круглые сутки, стены покрывались инеем. Погреемся у печи, и снова за рабочий стол: шла уже полным ходом документация на участок Тюмень – Тобольск по устройству земляного полотна, рубке леса, строительству искусственных сооружений...». Тепло вспоминает Ида Григорьевна своё руководство, которое думало не только о работе, но и о быте своих сотрудников: «Вызвал как то меня и Галину Поцхишвили (мы вместе с ней прибыли с Абакан – Тайшет) наш начальник Василий Фёдорович Лобанок (начальник Тюменской группы заказчика по строительству железнодорожной линии Тюмень – Тобольск – район Сургута – М.А.) и сказал, что бы мы искали на станции в полосе отвода незастроенное место, где поставят домики для наших работников. Нашли, согласовали, поставили два домика-времянки из деталей ИП-59. В.Ф. Лобанок добился их передачи с баланса на баланс (что было запрещено), и восемь семей группы заказа летом 1966 г. сразу были обеспечены жильём. Потом постепенно переселялись в постоянные дома, построенные нашими строителями» [10, С. 90-91].

Одной из наиболее трудоёмких работ подготовительного периода являлась расчистка трассы, предусматривающая валку леса, уборку и складирование древесины, уничтожение порубочных остатков и валежника. Эти работы обычно опережали строительство временных сооружений (автодороги, базы и др.) и в значительной мере выполнялись вручную, как правило, солдатами воинского подразделения И.Н. Матвейкова. Из воспоминаний А.С. Соловьёва, командира Свердловского корпуса железнодорожных войск, генерал-лейтенанта: «Условия для всех были тяжёлыми, особенно для первопроходцев. Были случаи, когда техника тонула в болотах. Порой нашим воинам приходилось работать по пояс в воде, а зимой ртутный столбик падал и за сорокоградусную отметку, это тоже не облегчало труд на трассе. Но люди оказались сильнее стихии...» [5]. И действительно, суровый северный климат, особый термический режим,

плохие строительные свойства грунтов значительно затрудняли возведение магистрали. Путестроители столкнулись с болотами, многочисленными водными преградами, отсутствием на месте материалов для сооружения транспортных путей. Как рассказывал Александр Александрович Паршков, «первой трудностью, с которой мы столкнулись при проектировании железной дороги в этой чрезвычайно заболоченной местности, являлось отсутствие дренирующих грунтов для засыпки болот. Имеющиеся здесь мелкие пески для этого не подходили. Специалистами «Сибгипротранса» были разработаны конструкции, которые в дальнейшем полностью себя оправдали. Ими стали, так называемые, «плавающие» насыпи на глубоких болотах, «пляжные» откосы для защиты от ветрового воздействия на широких поймах больших рек и другие интересные новшества. Большая заслуга в разработке этих технологических новинок принадлежит опытному инженеру Н. П. Мурованному» [13].

Проектом строительства особо выделялись барьерные участки – болота значительной глубины и протяженности, удаленные от карьеров песчаного грунта. На таких участках сосредотачивались несколько механизированных колонн. Самым крупным из таких мест было Еланское болото, протяженностью от 163 до 168 км трассы Тюмень – Тобольск. Штурм болота начали в декабре 1966 г. механизированные колонны №№ 32, 55, 92. В их распоряжении имелись 11 экскаваторов, 12 бульдозеров, 3 птевмокатка, 3 автогрейдера, 123 самосвала [6, С. 4]. Работая в две, а иногда и в три смены, выторфовывание и отсыпку насыпи по всей длине этого сложного участка дороги закончили, тем не менее, только в апреле 1967 г. Один из современников-первопроходцев так описывал условия строительства железной дороги Тюмень – Сургут: «...нередки были случаи, когда под тяжестью гусениц ломалась снежная твердь, и трактора тонули. В лютые морозы глохли двигатели бульдозеров и экскаваторов, застывало горючее... Сидим в болоте. Очень трудные километры. От тяжести машины почти утонули в трясине...За смену вырываем 150 метров пути» [15, С. 66-67].

Таким образом, из-за не приспособленной к эксплуатации в здешних условиях техники, которая часто выходила из строя, возникали дополнительные финансовые расходы, а также сложные производственные, технические и другие проблемы.

Однако причины простоев не всегда были связаны только с климатическими условиями. Поскольку многие решения организаторов строительства принимались экспромтом, поспешно, то были допущены известные просчёты, повлекшие за собой очередные добавочные затраты.

К примеру, отсутствие собственной ремонтной базы вынуждало обслуживать механизмы на ремонтно-механических заводах. Длительные простои имели место и из-за отсутствия необходимых запасных частей, а также неполноценной организации двухсменной работы ряда механизмов и несвоевременной доставки строителей к месту их трудовой деятельности, ввиду отсутствия специального транспорта в нужном количестве и из-за элементарного нарушения трудовой дисциплины. Все эти причины снижали производительность труда, порождали простои строительных бригад. Но, удивительная вещь, фактически почти все ветераны не вспоминают подобные социальные трудности, а говорят лишь об их преодолении, и, в конечном результате, введении в строй очередного объекта железнодорожного полотна.

25 октября 1967 г. было открыто рабочее движение поездов от Тюмени до левого берега Иртыша. Сбылась давняя мечта тоболяков: бывшая столица Сибири получила железнодорожную связь с внешним миром. «В день 50-летия Великого октября гудок тепловоза приветствовал город Тобольск. На его сигнал приветственными гудками ответили все промышленные предприятия города, каждый пароход на Иртыше и Тоболе. Это был праздник, озарённый радостными лицами горожан и строителей, встречавших этот поезд» – так вспоминал это памятное событие строймастер МК № 21, член Тюменского обкома ВЛКСМ Сергей Лебедкин [10, С. 322].

В декабре 1967 г. начался монтаж пролётных строений будущего моста через Иртыш, а в марте 1969 г. был собран последний пролёт этого железнодорожного сооружения. Анализируя проделанную работу, на Втором слёте молодых строителей железной дороги Тюмень – Сургут Д.И. Коротчаев отмечал самоотверженность и мужество коллектива Мостоотряда № 15, руководителем которого был В.Ф. Солохин. Он особо выделил исключительное мастерство механизированных колонн треста «Уралстроймеханизации», управляющим которого являлся М.П. Филимонов. Большинство колонн этого треста даже не успевали обжиться на одном месте, как их ждала работа на другом участке. Некоторые из них за короткий срок времени передислоцировались трижды.

Конечно, на этом совещании говорили и об отставании по отдельным объектам строительства. К примеру, критиковали низкое качество выполняемых работ в Тюменском речном порту, не были выполнены обязательства по строительству Тюменского профтехучилища и общежития «Главдорстроя». Несмотря на ряд критических замечаний со стороны руководства управления, труд строителей железнодорожной магистрали от Тюме-

ни до Тобольска был отмечен специальным постановлением ЦК КПСС, Президиума Верховного Совета СССР, Совета Министров СССР и ВЦСПС, присуждением на вечное хранение памятного знамени, большая группа работников была награждена Министерством транспортного строительства [2, С. 98–99].

А пока ещё в 1969 г., в первоапрельском номере ведомственной газеты «Строитель», вышла статья «Шаг за Иртыш», где подробно описывался «... долгожданный день 29 марта, он навсегда войдёт в историю освоения нефтяного края... это день чествования славных покорителей водных преград, первопроходцев, штурмующих топи и болота, тех, кто своим каждодневным трудом прокладывает людям дороги... пассажирский поезд Тюмень – Тобольск ведёт один из лучших машинистов ОВЭ новостройки П.Ф. Коваленко... Поезд медленно приближается к мосту через Иртыш, тысячи тоболяков, собравшихся на берегу, приветствуют первенца. Начальник Мостотряда № 15 В. Ф. Солохин докладывает о готовности моста к проходу поезда. Короткие, лаконичные слова рапорта, а за ними почти трёхлетний итог работы сотен мостостроителей. Этот мост новинка в отечественном мостостроении, коллективу пришлось одновременно и учиться, и строить. И они справились с этой задачей!...» [10, С. 270].

Однако, примерно за год до этого знаменательного события, открытия моста через Иртыш, произошёл крайне неприятный эпизод, который тоже остался в памяти мостовиков. «В летнее время 1968 г., – рассказывает Александр Андреевич Пронин, полковник в отставке. – Для завершения работ по укреплению железобетонных укреплений моста через Тавду, старший команды по подготовке к демонтажу соединительных элементов не проверил состояние узлов, и следовавший в сторону Тобольск тепловоз рухнул вместе с опорами в реку... Вагон-теплушка с обслуживающей командой численностью 6 человек остались перед «обрывом»... Упавшее пролётное строение было разобрано (солдатами воинской железнодорожной части – М.А.), деформированные элементы выбракованы. Кран ГЭК-80 списан, русло реки расчищено... В октябре 1968 года было открыто движение поездов на север по капитальному мосту. Поскольку жертв не было, никого под суд не отдали, виновные наказаны в дисциплинарном порядке, а командир взвода был уволен в запас» [10, С. 412–413].

В годы строительства железнодорожного полотна на Тюменском Севере об этой аварии и подобных ей в средствах массовой информации сообщений не было, да и в комсомольских и партийных органах старались не разглашать подобные инциденты. Тем ценнее для нашего исследования такие воспоминания о критических моментах на стройке, а не только об «энтузиазме

молодёжи, как в работе, так и во всех патриотических начинаниях».

В 1972 г. линия до Тобольска протяжённостью 222 км. была сдана в постоянную эксплуатацию, и после сдачи головного участка расстояние водного пути к Сургуту сократилось с 2200 до 990 км.

Второй очередью первого этапа строительства трассы стала линия Тобольск – Сургут. Между этими станциями укладку пути вели по восьми направлениям из пяти опорных пунктов. Одним из таких пунктов являлся Сургут, где дислоцировался созданный в 1969 г. СМП № 330. Из воспоминаний бывшего начальника производственно-технического отдела этого строительного коллектива управления Н. И. Ильиницкого: «Отдел, возглавляемый мною, в первую очередь был связан с внедрением новых технологий, творческой инициативой специалистов. Приходилось постоянно быть в курсе всех производственных вопросов, разбираться в технической политике вышестоящих организаций. В управлении «Тюменьстройпуть» подобрался сильный состав руководителей, у них было чему поучиться, интересно было работать. Нам не давали жить спокойно, тем более, что строительство железной дороги на север шло ускоренными темпами. Естественно, в то время остро стояла проблема обеспечения материалами, техникой. Искали пути как «вырвать» в отделе снабжения под спускаемый план и разнарядки на соответствующие материалы, детали и пр. Многое здесь зависело от позиции начальника поезда и его организаторских способностей» [16, С. 19].

Железнодорожные линии вводились в постоянную эксплуатацию по пусковым комплексам и передавались Министерству путей сообщения с благоустроенными жилыми поселками, оборудованными централизованным водоснабжением и отоплением. К примеру, одновременно со строительством железнодорожной трассы СМП № 330 активно участвовал в возведении Сургутского речного порта, аэровокзала и жилых объектов вдоль строящейся трассы. А.Е. Рыбас, бывший председатель профкома СМП № 330 вспоминала, что «… в первые годы спешили сдать жизненно-важные объекты: речпорт, аэропорт, детский сад, жилой дом. И главное, всё делали с огромным энтузиазмом и с неистребимой верой в светлое будущее… Мы верили и отлично трудились. И никто не имеет права сегодня упрекать наших передовиков, будто бы они незаслуженно получали награды» [16, С. 23].

Ветераны прославленного строительного коллектива понимали важность и срочность возведения не только производственных, но и социальных объектов, таких как школы. К примеру,

«... на повестке дня в коллективе СМП № 330 была школа в капитальном исполнении в Сургуте, – вспоминает бывший прораб строительного поезда Владимир Иванович Бабенко. На ее сооружение руководство поезда сосредоточило лучшие бригады строителей. О сдаточном объекте душой болели не только руководители, но и сами рабочие. Например, комсомольско-молодёжная бригада Ивана Урясова ежемесячное задание выполняло на 140–150 процентов. В коллективе 30 человек, 21 из них – комсомольцы. В молодёжном коллективе особенно отличаются мастерством и трудолюбием Валерий Умпелов, Кирим Бабиев, Татьяна Степаненко, Юрий Урясов, посланцы белорусского комсомола Тамара Зинович и Ольга Веремская. Нам было крайне важно, выполнить основные объёмы работ на пусковом объекте, чтобы 1 сентября, придя на уроки, дети смогли подарить букеты цветов не только учителям, но и строителям» [16, С. 102-103].

Особо ответственной миссией партийного и хозяйственного руководства области стало строительство железнодорожного моста через Обь. Подготовительные работы по его строительству начались широким фронтом еще в 1972 г. под началом опытного инженера-мостостроителя О.С. Мустафьяна. Ему удалось добиться максимальной концентрации производственного потенциала мостоотрядов № 15 под руководством В.Ф. Солохина и № 29, возглавляемого А.В. Моисеевым, и технически оснащенного СМП № 442. На то время еще не был окончательно утвержден проект будущего моста, но мостовики были полны желания выполнить свою работу и закончить его сооружение через два года [7, Ф. 124, Оп. 202, Д. 6, Л. 72].

В начале декабря 1973 г. на 575 км железнодорожной линии Тюмень – Тобольск – Сургут был забит традиционный «серебряный» костыль, строители двинулись к станции Юганская Обь. Тюменцы напряжённо следили за продвижением укладки к Сургуту, ведь от этого во многом зависела доставка грузов для освоения нефтегазового комплекса Севера Тюменской области.

5 августа 1975 г. на станцию Сургут прибыл первый поезд, встречать который пришло буквально все население Сургута. Поезд прошел по новому двухкилометровому мосту через Обь, возведенному мостоотрядами №№ 15 и 29. С неба, с вертолётов сыпались листовки, слышался громкий голос Бориса Полевого, главного редактора журнала «Юность», курировавшего стройку: «Родные мои, вот вы и дошли!». Как вспоминал краевед и почетный гражданин города Сургута Иван Прокопьевич Захаров, работавший в те годы заместителем редактора газеты «К победе коммунизма», «с прибытием в августе 1975 г. в город первого поезда, открылась дорога на Север и стала ближе к нам «боль-

шая земля» [11]. Знаменитый мостостроитель Валентин Федорович Солохин так оценил труд своего коллектива: «Тысячи дней и ночей длилась битва в таежных урманах, в болотных хлябах, прежде чем в августе 1975 г. первый поезд прибыл в Сургут. А строители, механизаторы и мостовики отправились без перекура на восток – на Самотлор и на север – к Уренгою. И снова напряженные, тяжелые будни…» [18].

Всего на Тюменской земле управление «Тюменстройпуть» построило свыше 2000 км главных, многие километры станционных и подъездных железнодорожных путей, возвело социально-бытовые и культурные объекты. Это вечный след героического труда многих и многих транспортных строителей. Проложить тысячекилометровую железную дорогу через болота, малые и большие реки в местах, где не ступала нога человека, – задача труднейшая, не имеющая аналогов в мировой практике, требовавшая сложных инженерных решений, мужества всех участников этой стройки.

За достигнутые успехи в решении задач по строительству железнодорожной магистрали Тюмень – Тобольск – Сургут Управление строительства «Тюменстройпуть» было награждено памятным юбилейным знаком в честь 50-летия СССР. А несколько сот квалифицированных специалистов управления «Тюменстройпуть», внёсших большой вклад в строительство железных дорог в Западной Сибири, награждены орденами Ленина, Октябрьской революции, Трудового Красного Знамени, Дружбы народов, Красной звезды, Знак Почёта, Трудовой Славы и медалями «За боевые заслуги», «За трудовую доблесть», «За трудовое отличие», «За освоение недр и развитие нефтегазового комплекса Западной Сибири».

Тысячи строителей проявили высочайшее профессиональное мастерство, завидное упорство и силу воли. В своих воспоминаниях ветераны, рассказывают о своей судьбе, судьбе коллектива, в котором многие проработали всю свою жизнь. И их судьба становится историей, которая воплотила все важнейшие вехи в развитии железнодорожного транспорта Тюменского Севера.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

1. Авимская М. А. Стальной путь к Тюменской нефти // Российская нефть: история и современность. Сборник статей Всероссийской научной конференции с международным участием (г. Сургут, СурГУ, 27 ноября 2015 г.). Курган: ООО «Курганский Дом печати», 2016. С. 307-315.
2. Авимская М. А. Строительство железнодорожной магистрали Тюмень — Сургут — Нижневартовск — Уренгой и его социокультурное обеспечение

(сер. 1960-х — сер. 1980-х гг.): дисс. ... канд. ист. наук: 07.00.02. Сургут, 2006. 236 с.
3. Агранат Г. А. Возможности и реальности освоения Севера: глобальные уроки. М., 1992.
4. Ведомственный архив «Сибгипротранс» (г. Новосибирск.).
5. Военный железнодорожник. 24.07.1997 г.
6. Глызин А. П. Сооружение земляного полотна на Еланском болоте железнодорожной линии Тюмень — Тобольск // Транспортное строительство. 1968. № 4.
7. Государственный архив социально-политической истории Тюменской области (ГАСПИТО).
8. Железная дорога Екатеринбург — Тюмень — Омск: очерки истории Тюменского отделения дороги. Тюмень, 2000.
9. Жизнь — дорога: К 90-летию Д. И. Коротчаева. Тюмень, 1999.
10. Западно-Сибирский железнодорожный меридиан. Новосибирск, 2007.
11. Личный архив автора. Запись беседы с И. П. Захаровым от 14 окт. 2003 г.
12. Личный архив автора. Запись беседы с Ю. И. Глуховым от 18 нояб. 2004 г.
13. Личный архив автора. Из письма А. А. Паршкова от 01 февр. 2004 г.
14. Личный архив автора. Из письма А. А. Паршкова от 12 февр. 2004 г.
15. Орлов Б. П. Сибирь: шаги индустрии. М., 1988.
16. Патранова В. В., Цареградская Л. В. Иного нет у нас пути. Сургут, 2002.
17. Решения партии и правительства по хозяйственным вопросам (1917—1967 гг.). М., 1968. Т. 5.
18. Сквозь тайгу, непогоду и время // Мы вместе. 2001. № 5.

*****

УДК 94(47)
ББК 63.3(2)63

Исмагилов Артур Аскарович
аспирант, Сургутский государственный университет,
г. Сургут, kimonosa@yandex.ru

СТРОИТЕЛЬСТВО АЭРОПОРТОВЫХ КОМПЛЕКСОВ В ХАНТЫ-МАНСИЙСКОМ АВТОНОМНОМ ОКРУГЕ В 1950—1970-е гг.

К началу 1960-х гг. Ханты-Мансийский автономный округ стал центром нового нефтяного освоения, частью одного большого нефтегазового комплекса. На первоначальном этапе его освоения значительное место стало занимать развитие транспортной инфраструктуры. Особенно заметно возросла роль авиации, деятельность которой была невозможна без создания сети аэропортов. Автор, используя проблемно-хронологический метод исследования, описывает создание аэропортов округа. Приходит к выводу, что на темпы строительства большое влияние оказыва-

ла территориальная удаленность от основных производственных баз, спешка и просчеты в выборе мест будущих строек.

Ключевые слова: Ханты-Мансийский автономный округ, гидропорты, аэропорты, аэродром, взлетно-посадочная полоса.

Artur A. Ismagilov
postgraduate student, Surgut State University,
Surgut, kimonosa@yandex.ru

THE CONSTRUCTION OF AIRPORTS IN KHANTY-MANSI AUTONOMOUS OKRUG IN 1950–1970-ies

By the early 1960s, Khanty-Mansi Autonomous Okrug became the center of a new oil development, part of a large oil and gas complex. At the initial stage of its development a significant place began to take the development of transport infrastructure, in particular, significantly increased the role of aviation. Which was impossible without the establishment of a network of airports. The author, using the problem-chronological method of study describes the development of airports in the County. Concludes that the pace of construction had a large influence territorial remoteness from major production bases, the rush and mistakes in the choice of sites for future construction projects.

Key words: Khanty-Mansi Autonomous Okrug, hydroport, airports, airport runway.

В начале 1960-х гг. Ханты-Мансийский автономный округ стал центром нового нефтяного освоения страны, именно здесь произошли первые крупные открытия нефтяных запасов Западной-Сибири (Усть-Балыкское, Мегионское, Западно-Сургутское месторождения), подтвердившие тем самым «Губкинскую теорию» нефтеносности Западно-Сибирского региона.

Начавшееся впоследствии стремительное развитие округа в крайне суровых климатических условиях, с большим перепадом температур, высокой заболоченностью территории, отсутствием надежных круглогодичных транспортных путей сообщения, предопределили на первом этапе высокую роль авиации.

Авиатранспорт на территории северных национальных округов Тюменской области имел богатую историю, которая получила свое развитие еще в 1930-е гг., когда авиация выступала важным транспортным звеном стратегического значения для обслуживания Северного морского пути и поддержки быстрой связи с отдаленными северными поселениями, располагавши-

мися на значительном расстоянии друг от друга. Для оперативного решения основных задач была создана сеть гидропортов в акваториях местных рек и озер, получившая впоследствии название «Обская воздушная линия», связавшая Тюмень, Тобольск, Самарово (Ханты-Мансийск), Сургут, Березово, Обдорск (Салехард). Подавляющее большинство авиаперевозок и авиационных работ выполняли легкомоторные гидросамолеты (Ан-2, По-2, Ш-2) [1, Ф. 135, Оп. 1, Д. 1003, Л. 77]. Такая ситуация продолжалось длительное время и изменилась лишь с началом развития Западно-Сибирского нефтегазового комплекса, для обслуживания которого требовалось постоянное базирование самолетных и вертолетных отрядов и наличие благоустроенных аэропортовых комплексов, способных принимать авиационную технику различной тоннажности и размеров.

Другим существенным стимулом к развитию местной авиации стала политика государства, предполагавшая к началу 1960-х гг. внедрение новых турбореактивных и турбовинтовых самолетов, увеличение грузо- и пассажирооборота в 4 раза, реконструкцию и строительство свыше 90 аэропортов местных воздушных линий [2, С. 153, 445].

Однако, несмотря на планы Правительства по стремительному развитию воздушного сообщения страны и высокую роль авиации в деле становления крупнейшего нефтегазового комплекса, на первоначальных этапах строительства аэропортов в период 1950-х – 1970-х гг. не имелось четко выверенной стратегии и перспектив планирования, достаточного материально-технического обеспечения. Так, крупнейший аэропортовый комплекс округа в г. Сургут перестраивался трижды, окружной аэропорт в г. Ханты-Мансийск выстраивался почти десятилетие, взлетно-посадочные полосы долгое время были не способны принимать тяжелые самолеты.

Радиотехническое и метеорологическое оборудование северных аэропортов оставляло желать лучшего. Согласно одному из докладов начальника службы связи Тюменского Управления гражданской авиации Фадеева: «Аэродромы Сургута и Ханты-Мансийска в основном пригодны, но здесь мы опираемся на мастерство летчиков. По сути дела у нас в 60% аэропортах радиотехнические и метеорологические средства для приема самолетов Ан-12, Ил-18 не годятся, даже новый аэродром в Тюмени полностью не пригоден. Нет системы посадки в Сургуте, ни в Березове для Ан-12, только надежда на мастерство летчиков» [3, Ф. 3971, Оп. 1, Д. 3, Л. 74].

Наиболее стремительные темпы строительства аэропорта проходили в г. Сургуте. В начале 1950-х гг. здесь было построено

первое здание аэропорта с расположением в поселке рыбозавода. Для первого сургутского аэропорта не планировалось строительство каких-либо наземных сооружений, в том числе ангаров или боксов. Оперативное обслуживание прилетавших воздушных судов, а затем частично периодическое обслуживание проводилось на открытом воздухе. Рядом с акваторией и летной площадкой находилось небольшое административное здание аэродромной службы с кабинетом начальника аэропорта и метеостанцией. Начальником аэропорта был участник ВОВ Иван Константинович Шагунов. Само здание аэровокзала стояло ближе к р. Оби. Но уже тогда возник вопрос о сносе аэровокзала, так как ежегодно во время весенних паводков подмывало берег, он осыпался, и было ясно, что аэропорт уйдет под воду. Шли разговоры о переносе аэропорта в другое место. Но строить новый аэропорт стали уже после того, как началась нефтяная эпопея [4, С. 61].

25 апреля 1957 г. Сургутский гидропорт по решению исполкома райсовета получил в постоянное пользование земельный участок площадью в 7 га Госземельфонда по берегу р. Обь и р. Черная [5, Ф. 1, Оп. 1, Д. 126, Л. 1]. Однако учитывая угрозу смыва прибереговой части первого Сургутского аэродрома, после проведенной проверки с участием инженера наземных сооружений Уральского отделения авиагруппы о технической пригодности участка для указанных целей и учитывая, что нет свободных земель Госземельфонда, пригодных для организации аэродрома с посадочной площадью 1600м х 1200м, исполком Сургутского райсовета решил предоставить Сургутскому аэропорту в постоянное пользование земельный участок общей площадью в 114 га. Из них 18 га общественных земель принадлежали колхозу «Ленинский путь». Передаваемые земли были сняты с баланса колхоза, так как не использовались в течении 25 лет из-за чисто песчаной почвы. 96 га были списаны с земель ГосЛесфонда [6, Ф. 1, Оп. 1, Д. 126, Л. 15].

Аэродром, по предложению главного геолога Усть-Балыкской экспедиции Ф.К. Салманова, строился методом народной стройки, или, как тогда говорили, «хозспособом». «Строительство аэродрома поручено нам, но у нас нет людей. А больше этим вопросом никто не занимается» – апеллировал Салманов к городскому партийному комитету [7, С. 33]. Непосредственным руководителем строительства был назначен Павел Петрович Коровин – тогда директор маломощной Сургутской дизельной электростанции, а позднее – первый заместитель начальника Главтюменнефтегаза. Вместе с Салмановым они попытались расширить возможности этой взлетной площадки для приема не только легкомоторных самолетов Ан-2, но и более грузоподъ-

емных за счет намыва ее водой в зимнее время. Однако комиссия Уральского Управления гражданской авиации забраковала этот проект из-за чрезмерного уклона и расположения без учета «розы ветров». Вторую предложенную площадку в заливе Оби не отдали рыбаки. Неудача не остудила ни Коровина, ни Салманова. Они выступили с предложением начать «народную стройку» по подготовке капитального аэропорта. «Сделано было почти невозможное, – вспоминал об этом Л. Д. Черемених. – Мы впервые почувствовали тогда, насколько выросли наши возможности и как стремительно надвигается будущее» [8].

Весьма показательно, что после перевода Ф. К. Салманова из Сургута на другое место работы бюро Сургутского райкома КПСС в сентябре 1964 г. отмечало, что «работы по расширению аэропорта ведутся крайне медленно. Руководство аэропорта т. Бурковский и начальник Сургутской экспедиции т. Савельев, а также руководство СУ-2 и НПУ безответственно отнеслись к выполнению решения бюро обкома партии. До последнего времени работы по расширению аэропорта были поставлены на самотек, конкретно этими работами никто не руководил и контролировал…» [9, С. 34].

В 1963 году хозяйство аэропорта включало в себя: взлетно-посадочную полосу 1600м х 1200м, аэровокзал, пропускной способностью 10 человек, моторную электростанцию, обеспечивающую связь аэропорта, одно здание водохранилища 25 кв. метров, два временных бензосклада на 2650 м куб, два временных щитовых ангара под вертолеты Ми-1 и самолеты Ан-2. Линейно-эксплуатационно-ремонтная мастерская представляла собой маленький бревенчатый домик [10, Ф. 113, Оп. 16, Д. 1, Л. 215].

Однако имеющихся технических сооружений в аэропорту было крайне недостаточно. Технический персонал составлял всего сорок человек. Его начальником был Александр Иванович Патрушев. Основное техническое обслуживание проводилось под открытым небом [11, С. 43].

В имеющемся аэровокзале не было минимума удобств для пассажиров и летно-технического состава. Все пассажиры, а их насчитывалось в отдельные дни до 200 и более человек, среди которых были и женщины с маленькими детьми, ютились в небольшой холодной комнате. Невозможно было купить свежую газету и послать телеграмму. Не было установлено связи с Мегионом и Нефтеюганском, пассажирам приходилось ждать вертолета или ехать катером. На линии Тюмень – Сургут ходили самолеты Ан-2. Имелась возможность полностью заменить их быстроходными более комфортабельными Ан-24, но для этого не было подходящей посадочной площадки. Работы по расши-

рению аэропорта велись крайне медленно. Строительство вела Сургутская экспедиция. А крайне заинтересованное в этом строительстве нефтепромысловое управление и СУ-9 слабо оказывали техническую поддержку [12, Ф. 113, Оп. 16, Д. 1, Л. 215]. Тем не менее 14 сентября 1964 г. открылся воздушный мост, когда неприхотливый Ан-24, рассчитанный на 40 пассажиров, совершил технический рейс из областного центра Тюмени в Сургут. С 1 октября началось регулярное воздушное сообщение между двумя городами. Одновременно в Сургуте стал строиться аэропорт с капитальной взлетно-посадочной полосой, способный принимать реактивные тяжелые воздушные суда.

К 1967 году взлетно-посадочную полосу в Сургуте удлинили до 2600 м, построили кирпичное техническое здание, дальнюю приводную радиостанцию площадью 50 кв. м, стартовый командный пункт полезной площадью 60 кв. м. Однако, при взлете турбовинтовых машин все поле и близлежащую территорию города затягивало тучей пыли и песка. Из-за этого раньше времени выходили из строя двигатели самолетов и вертолетов. Кроме того, выяснилось, что у аэропорта нет перспективы развития, так как он оказался в черте будущей городской застройки [13, С. 62].

Слабая материально-техническая база, короткая грунтовая взлётно-посадочная полоса ограничивали возможности развития и второго по счету Сургутского аэропорта как крупного транспортного узла, хотя потребность как в пассажиро-, так и в грузоперевозках изначально здесь была очень большой и росла пропорционально темпам и объемам освоения и обустройства нефтяного Приобья.

11 декабря 1969 г. ЦК КПСС и Совет Министров СССР принял постановление «О строительстве Сургутского аэропорта». Ленинградский проектный институт гражданского воздушного флота подготовил проектную документацию на строительство аэропорта в 13 км севернее города. Строительство было поручено вновь созданной спецколонне № 53 треста «Тюменьдорстрой» во главе с Жаном Григорьевичем Евстафьевым [14, Ф. 113, Оп. 16, Д. 74, Л. 62]. Недалеко от строящегося аэропорта они расположили свой временный поселок. Начали с вырубки леса на очень большой территории и строительства дороги с твердым покрытием до города [15, С. 84].

В январе 1970 года Миннефтепром обращался к анализу ситуации в нефтяной промышленности Тюменской области, направив на предприятия Главтюменнефтегаза комиссию министерства. В результате было выявлено, что Министерство гражданской авиации и Минтрансстрой допустили существенное отставание на строительстве аэродромов в 1969–1970 гг. Аэродром был построен только в Урае, а в Сургуте строительство все

еще продолжалось, имелась лишь взлетно-посадочная полоса и вертолетная площадка. В Ханты-Мансиийске, Нижневартовске, Игриме, Нефтеюганске работы по строительству аэродромов не осуществлялись [16, С. 210].

Для улучшения контроля над ходом строительства Сургутского аэропорта, 27 августа 1970 г. было принято актуальное постановление бюро Сургутского горкома КПСС, согласно которому ответственным за строительство аэропорта был закреплен заведующий промышленно-транспортного отдела ГК КПСС Н. К. Молодьков. Он участвовал во всех оперативных совещаниях строителей и держал под постоянным контролем ход строительства, стремясь устранять возникающие трудности, подключая к их решению вышестоящие хозяйственные организации и партийные органы [17, Ф. 124, Оп. 1, Д. 5463, Л. 22].

Благодаря проделанной работе, пусковой комплекс аэропорта был принят государственной комиссией. Новый аэропорт официально вступил в строй 15 апреля 1970 г. Одновременно велись работы по строительству аэровокзала и гостиницы [18, Ф. 113, Оп. 23, Д. 17, Л. 12]. Ввод нового аэропорта в эксплуатацию имел огромное значение. Он способствовал росту культуры обслуживания пассажиров, позволил городу начать принимать современные типы самолетов, дал толчок развитию материально-технической базы современного авиапредприятия.

Вместе с Сургутским авиапредприятием развивались и другие авиапредприятия ХМАО. За годы IX пятилетки особое внимание Правительства было уделено развитию наземной материально-технической базы авиапредприятий, находящихся за Уралом. В эти районы было направлено более одной трети общего объема капитальных вложений в строительно-монтажные работы, в первую очередь на развитие и реконструкцию аэродромной сети для приема тяжелых самолетов типа Ту-154, Ил-62 [19, С. 446]. За четыре года (1969–1973 гг.) на территории ХМАО было построено четыре капитальных аэропортовых комплекса, способных принимать самую современную на тот момент авиационную технику (см. таблицу № 1).

Таблица 1 — **Годы ввода в строй капитальных аэропортовых комплексов в ХМАО [20, С. 44, 64, 67-73].**

Годы	Аэропорты
1969	Берёзово
1971	Сургут
1971	Нижневартовск
1973	Ханты-Мансийск

Несмотря на высокие темпы строительства новых аэропортов в целом, в то же время был и ряд «долгостроев». Аэропорт Ханты-Мансийска, несмотря на свое окружное значение, не отличался скоростью своего создания. Как и у всех аэропортов Тюменской области к началу 1960-х гг. в Ханты-Мансийске не существовало круглогодичного сухопутного аэропорта. Все полёты осуществлялись с гидропорта в акватории реки Иртыш, гидропорт работал круглогодично, в зимнее время посадка самолетов осуществлять на накатанную ледяную взлётную полосу реки [21, С. 292].

Для начала строительства первого сухопутного аэропорта в Ханты-Мансийске еще в 1960 г. в северной части города было изыскано место, принадлежащие Ханты-Мансийскому лесхозу, общей площадью 300 га. В результате ходатайства авиаотряда перед Гослесфондом, этот участок земли был получен и начал осваиваться с проведением вырубки леса и земляных работы для будущих застроек [22, Ф. 259, Оп. 1, Д. 108 А., Л. 1.]. К 1964 г. определилось несколько проектов расположения аэропорта на данной территории и в ее окрестностях, в разной степени удаленности от города. Подробный анализ выбранной местности позволил определить под застройку проект участка земли в двух километровом удалении от городской черты. Район будущей застройки ограничился возвышенной частью местности, прилегающей к г. Ханты-Мансийск с северо-востока и вытянутой в восточном направлении [23, Ф. 259, Оп. 1, Д. 142, Л. 3].

В 1967 г. для будущего аэропорта Ленинградский филиал ГПИ НИИ «Аэропроект» подготовил проектно-сметную документацию на строительство аэропорта, которую утвердил 5 апреля 1967 г. заместитель министра гражданской авиации Г.В. Желудов [24, Ф. 259, Оп. 1, Д. 142, Л. 1]. Ввиду того, что основная часть взлётно-посадочной полосы выходила за пределы выделенного ранее землеотвода, возникла новая необходимость в выделении дополнительного участка земли размером 40 га, которые были отведены только в 1970 г. [25, Ф. 259, Оп. 1, Д. 108 А, Л. 12].

Открытие аэропорта состоялось в 1973 г. Он рассчитывался всего на поток из 50 пассажиров в час и был способен принимать все типы самолетов и вертолетов на тот момент времени [26, С. 151]. Передислокация основных служб аэровокзала завершилась в 1974 г. Однако первоначально аэропорт имел только глиняную грунтовую взлетно-посадочную полосу, что не позволяло его использовать круглогодично, особенно в период осенне-весенних распутиц. Не существовало и какой-либо капитальной автомобильной дороги до аэропорта, пассажирам приходилось

добираться с гидропорта на автобусе и передвигаться по взлетному полю в резиновых сапогах. Окончательная «доводка» завершилась только в 1980 г., когда была сдана бетонная взлетно-посадочная полоса и оборудована капитальная автодорога до аэропорта [27, С. 70-71].

Такое длительное строительство аэропорта было вызвано несколькими причинами. Во-первых, в Ханты-Мансийске отсутствовали собственные предприятий стройиндустрии, необходимые материалы для нового аэропорта завозились с Тюмени водным транспортом, что стало одной из главных причин длительного строительства аэропортового комплекса. Во-вторых, на отведенных участках строительства не было ровных площадей для будущей взлётно-посадочной полосы, что приводило к увеличению трудоемких работ по выравниванию территории. Другой причиной стало расположение Ханты-Мансийска вдали от основных месторождений нефти и газа, которые предопределили низкие темпы строительства аэропорта.

Близость к месторождениям нефти и газа оказывала непосредственное воздействие на темпы строительства будущих аэропортов. Так, в 1953 г. найденные запасы газа вблизи п. Березова послужили толчком к сооружению первой сухопутной взлетно-посадочной полосы, в течение 1960-х гг. полосу несколько раз удлиняли, тем самым она смогла принимать самолеты Ли-2. Гидропорт, функционирующий еще с 1930-х гг., работал параллельно и принимал самолеты Ан-2.

К 1966 г. из п. Березово были открыты первые регулярные рейсы в п. Игрим, п. Октябрьское, с. Полноват, с. Юильск, с. Нумто, Ханты-Мансийск, Тобольск и Тюмень [28, С. 90]. Расширяющаяся география полетов потребовала создания надежного круглогодичного аэропорта.

В 1967 г. согласно решению начальника Тюменского Управления гражданской авиации в Березово из Тобольска прибыли Михаил Константинович Шаповалов – командир объединенного авиаотряда, и Тимофей Ильич Кожевников – начальник авиационно-технической базы, опытные организаторы аэропортовой деятельности, благодаря чему строительство аэропорта Березово активизировалась. Также из Тюмени прибыла спецколонна № 102 и спецподрядные организации строительно-монтажного поезда № 232, 229 из Омска. За два года их совместной деятельности были выстроены здание аэровокзала, котельная, авиационно-техническая база, теплые гаражи, гостиницы, жилгородок с благоустроенными квартирами, началось строительство металлической взлетно-посадочной полосы, аэропорт начал принимать Ан-24 и более тяжелые Ан-12 [29, С. 82].

Таким образом, стремительное развитие нефтегазового комплекса и проводимая политика государства, направленная на повсеместное внедрение реактивной техники в 1950-х – 1970-х гг., поставили задачу организации сети капитальных сухопутных аэропортовых комплексов, состоящих из искусственных взлетно-посадочных полос, аэровокзалов, авиационно-технических баз и т.д. Однако, создание будущих аэропортов в крайне сжатые сроки и большая территориальная удаленность от основных предприятий стройиндустрии вызывали существенные осложнения по вводу объектов. Зачастую, объекты строились без учета перспектив своего развития, как, например, в г. Сургут, где аэропорт перестраивался трижды, либо строительство объектов постоянно затягивалось, как в г. Ханты-Мансийск.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

1. Государственный архив социально-политической истории Тюменской области (ГАСПИТО).
2. КПСС в резолюциях и решениях. Т. 7. М.: Политиздат, 1971.
3. ГАСПИТО.
4. Прищепа А. И. История Сургута второй половины XX века. Сургут: Дефис, 2005.
5. ГАСПИТО.
6. ГАСПИТО.
7. Прищепа А. И. Возрождение Сургута. Вторая половина XX века. Сургут: Дефис, 2015.
8. Прищепа А. И. Возрождение Сургута. Вторая половина XX века. Сургут: Дефис, 2015.
9. Прищепа А. И. Возрождение Сургута. Вторая половина XX века. Сургут: Дефис, 2015.
10. ГАСПИТО.
11. Сибирский Характер. Тюмень, 2011. С. 43.
12. ГАСПИТО.
13. Прищепа А. И. История Сургута второй половины XX века. Сургут: Дефис, 2005.
14. ГАСПИТО.
15. Мунарев П. А. Так было, так начиналось (записки председателя). Воспоминания о становлении Сургута в 60 — 70-х годах. Сургут: ООО «Сургутская типография», 2008.
16. Биография Великого подвига.
17. ГАСПИТО.
18. ГАСПИТО.
19. История гражданской авиации СССР. М.: транспорт, 1983.
20. Ютэйр вехи истории. Тюмень, 2014.
21. Воспоминания Алексея Михайловича Романчука // Моя судьба в истории Югры: Сборник документов. Тюмень, 2005.

22. Государственный архив Ханты-Мансийского автономного округа (ГАХМАО).
23. ГАХМАО.
24. ГАХМАО.
25. ГАХМАО.
26. Обнимая небо: страницы истории тюменской авиации. Тюмень, 2007.
27. Сибирский Характер. Тюмень, 2011.
28. Ютэйр вехи истории. Тюмень, 2014.
29. Сибирский Характер. Тюмень, 2011.

*****

УДК 625.7/.8(091)
ББК 65.315-03

Веселов Севостьян Игоревич
аспирант, Сургутский государственный университет,
г. Сургут, seva.veselov@yandex.ru

РАЗВИТИЕ ДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА В СУРГУТЕ (1960-е – 1980-е гг.)

В статье анализируется развитие дорожного строительства в Сургуте в 1960-е – 1980-е гг. Автор акцентирует внимание на создании улично-дорожной сети в Сургуте. Раскрыто содержание основных проблем дорожного строительства в городе. Выявлена протяженность автомобильных дорог Сургута.

Ключевые слова: развитие дорожного строительства, улично-дорожная сеть, строительство дорог, строительные материалы, дорожное полотно.

Sevostyan I. Veselov
postgraduate student, Surgut State University,
Surgut, seva.veselov@yandex.ru

DEVELOPMENT OF ROAD CONSTRUCTION IN SURGUT (1960–1980)

In this paper the development of road construction in Surgut in 1960s – 1980s is analyzed. The author pays attention to the creation of the road network in Surgut. The contents of basic issues of road construction in town are disclosed. The length of road in Surgut is also revealed.

Key words: development of road construction, road network, road construction, building materials, roadbed.

Проблемы строительства и развития отечественных автомобильных дорог, приобрели особую значимость. Государство уделяет больше внимания развитию дорожного строительства. Прежде всего, это выразилось в изменении государственной Транспортной стратегии России. Согласно новой редакции, целью Транспортной стратегии является «формирование единого транспортного пространства России на базе сбалансированного опережающего развития эффективной транспортной инфраструктуры» [28]. В связи с этим необходимо изучение исторических событий в области дорожного строительства, оказавших влияние на экономическое развитие городов. Одним из таких городов является Сургут.

История дорожного строительства в Сургуте представляется недостаточно исследованной темой. Дорожное строительство Сургута оказалось в фокусе исторических исследований, но не явилось предметом специального изучения. Проблемы истории городского транспорта и строительства дорог Сургута нашли отражение в исследованиях историка А.И. Прищепы [18; 19; 20; 21; 22]. В рамках градостроительства и урбанизационных процессов история транспорта Сургута получила освещение в работах А.Ю. Белинского [3], Н.П. Калязиной [14], И.Н. Стася [26].

В 1964 г. началась добыча нефти в промышленных масштабах, что потребовало прокладки автомобильных дорог в г. Сургуте. В середине 1960-х гг. в Сургуте наблюдалось полное отсутствие автомобильных дорог с твердым покрытием. Непосредственно в городе требовалось связать автодорогами разрозненные поселки, микрорайоны, преодолеть водные преграды. Автомобильные дороги с твердым покрытием позволяли круглогодично получать строительные материалы и все необходимые грузы, в отличие от дорог сезонного действия. Временным решением проблемы отсутствия дорожно-транспортных коммуникаций выступили грунтово-лежневые и зимние автомобильные дороги. С середины 1960-х гг. Сургут стал формироваться как крупный автодорожный центр Среднего Приобья. По этой причине необходимо представить ретроспективную картину дорожного строительства в Сургуте.

В 1964 г. дорожно-строительные организации Министерства нефтяной промышленности приступили к строительству автомобильных дорог в Сургуте. Некоторые исследовали считают отправной точкой дорожного строительства Сургута – июль 1964 г., так как в это время была образована Сургутская дорожно-строительно-ремонтная контора [12, С. 309]. Но архивные документы называют иную дату создания дорожно-строительной конторы

– 23 августа 1964 г. [1, Ф. 88, Оп. 6, Д. 2, Л. 64]. Основным направлением деятельности конторы было строительство подъездных путей к буровым площадям и содержание зимников. В интервью газете руководство предприятия называло цели своей деятельности: 1) обслуживание нефтепромысловых управлений; 2) зимник Сургут – Тюмень; 3) строительство дорог внутри города [25].

В августе 1964 г. институтом «Союздорпроект» и Сургутским районным исполнительным комитетом был согласован маршрут автомобильной дороги Сургут – Нефтеюганск. Согласно утвержденному направлению, автодорога должна была пройти от причала на протоке Юганская Обь по улице проектируемого посёлка Нефтеюганск, по южной окраине промзоны центрального нефтесборного парка Усть-Балыкского месторождения и далее в восточном направлении по островам Каменному и Городскому до примыкания к трассе проектируемого Сибгипротрансом мостового перехода через р. Обь у г. Сургут [1, Ф. 1, Оп. 1, Д. 190, Л. 67-68]. Но этот вариант автодороги не был принят. Утвердили второй вариант автодороги, в направлении Сургут – Быстринское месторождение – Правый берег р. Обь – паромная переправа в г. Нефтеюганск [1, Ф. 100, Оп. 1, Д. 77, Л. 8].

В январе 1965 г. усилиями нефтяников и Сургутской дорожной строительно-ремонтной конторы, открылась зимняя автомобильная дорога Сургут – Тюмень [21, С. 60; 5, С. 23]. В газетах её называли «дорогой жизни». Именно по этой дороге в Сургут доставлялись необходимые материалы, перебрасывалась новая техника. Строительство зимника показало, что производственных мощностей одной дорожно-строительной конторы не хватает. Для решения этой проблемы и строительства автодороги Сургут – Нефтеюганск весной 1965 г. в Сургут прибыли дорожники строительного управления № 904 (СУ-904) [11]. В ноябре 1965 г. на базе Сургутской дорожно-строительной конторы был создан трест «Тюменнефтедорстройремонт» [1, Ф. 102, Оп.1, Д. 1, Л. 264].

Главной задачей дорожных строителей во второй половине 1960-х гг. стало строительство дороги Сургут – Нефтеюганск. В 1965 г. СУ-904 начало расчистку трассы и подготовку ее возведения [17]. Строительство проходило в несколько этапов: расчистка трассы, выемка торфа, гидронамыв полотна дороги песком, отсыпка песчано-гравийной смесью, укладка плит. На строительстве дороги Сургут-Нефтеюганск были задействованы субподрядные организации: «Трансгидромеханизация» – строительство дороги методом гидронамыва, «Трансвзрывпром» – взрывные работы, Мостострой № 2 – строительство мостов.

Строительство дороги было сопряжено с большими трудностями. В связи с чем, субподрядчики неоднократно срывали план работы. Так, в 1966 г. «Тюменьдорстрой» (в него входило СУ-904) указывал на неудовлетворительную работу треста Мостострой № 2. Трест не ввел в срок мост через протоку Чеускино [6, Ф. 1952, Оп. 1, Д. 39а, Л. 83].

К 1967 г. СУ-904 сосредоточило все силы и технику на строительстве дороги Сургут – Нефтеюганск. Сосредоточение дорожно-строительной техники на этом объекте ослабляло дорожные работы в самом г. Сургут. Следствием этого стало то, что дороги города оказались в тяжелом положении, из-за усилившегося потока автомобильного транспорта и сложных погодных условий. В 1967 г. исполнительный комитет Сургутского городского Совета депутатов трудящихся указывал на неудовлетворительное положение в дорожном хозяйстве города. Сургутский горисполком отмечал, что «из-за отсутствия автомобильных дорог с твердым покрытием автобусное движение в весеннюю, осеннюю и летнюю ненастную погоду надолго прерывается» [1, Ф. 3, Оп. 1, Д. 19, Л. 30]. Исходя из сложившегося положения, Сургутский горисполком решил привлечь к строительству дорог трест «Обьнефтегазразведка» – участок дороги от поселка геологов до моста через р. Сайма; тресту «Сургутгазстрой» и «Спецгазстрой» – от моста через р. Сайма по улицам Зырянова, Просвещения, Революционной, Северной до пос. строителей; объединению «Тюменьнефтегаз» и СУ-904 было поручено строительство участка дороги от улицы Революционной по улице Просвещения через совхозное поле до энергопоезда [1, Ф. 3, Оп. 1, Д. 19, Л. 31].

Инициаторами строительства дорог с твердым покрытием в Сургуте выступили геологи. Первый председатель Сургутского горисполкома П.А Мунарев вспоминал: «не было проектов, не было финансирования. Они (геологи) стали строить такие дороги за счет средств благоустройства своего микрорайона. Железобетонных плит тоже не было, бетон укладывали непосредственно в арматуру полотна дороги» [16, С. 75–76]. По воспоминаниям сургутян, известно, что после дождей и движения гусеничной техники улицы города представляли непролазную грязь. Один из жителей Сургута вспоминал, что из-за отсутствия нормальных дорог и благоустройства улиц отказался от благоустроенной квартиры в пятиэтажном доме на улице Губкина [2, С. 91-94].

В 1969 г. СУ-904 и «Тюменнефтедорстройремонт» построили дорогу от НПУ «Сургутнефть» до моста через р. Сайма. Эта дорога явилась первоочередной городской транспортной магистралью. Контроль при строительстве и ремонте дорог в городе осуществляла постоянная комиссия по благоустройству и до-

рожному строительству Сургутского горисполкома [1, Ф. 3, Оп. 1, Д. 34, Л. 17-18]. Позднее дорожники из СУ-904 вспоминали о 1960-х гг., что «темпы и размах были не те, что сейчас, но качество… Первые метры, первые плиты укладывали по нынешней улице Магистральной. В смену 8-9 рядов, если 11 – рекорд! Теперь, конечно, темпы не те – в смену по 200 погонных метров укладывают, это 35 рядов» [9]. К 1969 г. предприятия города передали на содержание тресту «Тюменнефтедорстройремонт» 14,7 км бетонных автодорог [1, Ф. 102, Оп. 1, Д. 22, Л. 11].

Но все же основной задачей конца 1960-х гг. была дорога Сургут – Нефтеюганск. Темпы ее строительства зависели от своевременной поставки строительных материалов и работы субподрядных организаций. Из таблицы видно, что самые высокие темпы строительства дороги были достигнуты в 1971 г. и составили 20,1 км (таблица № 1). Ввод автодороги планировался в 1970 г. Из-за нерегулярных поставок дорожных плит, автодорога была сдана в 1972 г. с общей оценкой «хорошо» [1, Ф. 100, Оп. 1, Д. 77, Л. 8-12].

Таблица 1 – **Строительство дороги Сургут – Нефтеюганск**

Год	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972
Введено, в км	3,4	6,01	17,9	13,7	10,2	20,1	16,8

В октябре 1972 г. районная газета на первой странице известила сургутян: «Только Обь разделяет. Уложена последняя плита на автомагистрали Сургут – Нефтеюганск». Протяженность дороги составила 88 км [27].

В 1960-е – 1970-е гг. крупной проблемой дорожно-строительных организаций являлось отсутствие местных строительных материалов, что автоматически приводило к удорожанию строительно-монтажных работ. В среднем километр бетонной дороги на Севере Тюменской области стоил государству 400–700 тыс. руб. СУ-904 получало строительные материалы со следующих заводов: дорожные плиты ПАГ-XIV – Орского, Колчеданского, Целиноградского заводов ЖБИ, цемент – Еманжелинского завода, гравий – из Томского речного порта [1, Ф. 100, Оп. 1, Д. 18, Л. 80]. А. Сазонов (бывший в 1975–1982 гг. председателем Сургутского райисполкома) вспоминал: «видя, во что превращаются дороги Василий Васильевич (Бахилов) лично следил за погрузкой дорожных плит в межнавигационный период в портах отправки. И вместе с ледоходом баржи с плитами пришли в Сургут» [23, С. 81–82].

Отличительной особенностью создания улично-дорожной сети Сургута было то, что на протяжении исследуемого периода

отсутствовал единый заказчик и подрядчик на строительство автомобильных дорог. Ведомственная разобщенность проявилась и в дорожном строительстве [20, С. 208]. В строительстве дорог по городу участвовали «Тюменнефтедорстройремонт», «Сургутгазстрой», «Спецгазстрой», СУ-904, Управление строительства Сургутской ГРЭС, предприятия «Сургутнефтегаза» («Сургутремстрой», «Сургутнефтедорстройремонт»), «Сургутдорстрой», «Сургутнефтегазремстрой», «Сургутрубопроводстрой» и периодически другие [1, Ф. 3, Оп. 1, Д. 262, Л. 97-102].

В августе 1969 г. Тюменский областной комитет КПСС рассмотрел работу по развитию дорожного строительства в области. На заседании актива работников транспорта и строительства Тюменский обком резко критиковал деятельность дорожных организаций, особенно в нефтегазовых районах. Тресту «Тюменьдорстрой» категорически рекомендовалось «ликвидировать отставание в сооружении транспортных объектов» [7, Ф. 124, Оп. 1, Д. 5100, Л. 155]. Прежде всего, в строительстве автомобильных дорог и взлетно-посадочной полосы в Сургуте.

В 1970-е гг. Сургуту требовалось благоустроить вновь строившиеся микрорайоны, построить новый аэропорт и автодорожный мост через р. Сайму. В 1970 г. «Тюменьдорстрой» и «Тюменьстройпуть» построили взлетно-посадочную полосу в 13 км севернее от города и дорогу до аэропорта [7, Ф. 124, Оп. 1, Д. 5622, Л. 5]. Аэропорт начал выполнять регулярные полёты с 15 апреля 1971 г [22, С. 170].

Одновременно с прокладкой автомобильных дорог в Сургуте преодолевались водные преграды. Стратегическое значение приобрели мосты, которые связали микрорайон энергетиков и строителей, Черный Мыс и Старый Сургут. В 1972 г. СУ-904 треста «Тюменьдорстрой» и МСП-442 Мостостроя № 2 построили плотину через р. Сайма (вариант мостового перехода) [1, Ф. 100, Оп. 1, Д. 77, Л. 1-4]. А в 1976 г. Мостоотряд-29 начал работы по возведению моста через Сайму, который связал микрорайон энергетиков и строителей [15].

К 1975 г. в Сургуте числилось 75 км автодорог, но 20 км из них находились в неудовлетворительном состоянии. Оставшиеся 55 км не соответствовали техническим нормам. Сургутский горисполком принял решение ежегодно закреплять конкретные участки автомобильных дорог за предприятиями города [1, Ф. 3, Оп. 1, Д. 90, Л. 95-96]. Координировал строительства дорог в городе отдел архитектуры и градостроительства при Сургутском горисполкоме. В середине 1960-х – 1980-х гг. отдел архитектуры и градостроительства следил за выполнением генерального плана застройки, прокладной инженерных сетей, выдачей

проектно-сметной документации для дорожно-строительных ведомств [1, Ф. 80, Оп. 1, Д. 77, Л. 112-118]. В 1976 – 1978 гг. «Сургутгазстрой» получил проектно-сметную документацию на строительство и реконструкцию автомобильных дорог по ул. Мира, Губкина, Нефтяников, Артёма, Энтузиастов, Набережной, Дзержинского, магистральных дорог промзоны [1, Ф. 80, Оп. 1, Д. 94, Л. 62]. В 1977–1982 гг. этот строительный трест построил и реконструировал 5,8 км автодорог города [1, Ф. 72, Оп. 1, Д. 266, Л. 63; 1, Ф. 72, Оп. 1, Д. 302, Л. 69].

В ходе их строительства происходили нарушения генерального плана застройки Сургута. В 1976 г. Государственный комитет по строительству СССР выявил эти нарушения. Он отмечал, что из-за неудовлетворительной координации вопросов связанных с застройкой г. Сургута, между генеральным заказчиком НГДУ «Сургутнефть» и дорожно-строительными организациями, прокладка транспортных магистралей города осуществлялась «без учёта перспективного развития жилищного строительства и городского хозяйства в целом» [1, Ф. 80, Оп. 1, Д. 77, Л. 125-128]. Госстрой рекомендовал неукоснительно соблюдать генплан застройки г. Сургута.

Во второй половине 1970-х гг. назрела необходимость расширения дороги в аэропорт. В 1978 г. на совещании в институте ЛенНИИПградостроительства по вопросу согласования «Схемы территориального развития Сургута Тюменской области» Сургутский горисполком предложил «проработать вопрос о выносе транспортной магистрали на Нефтеюганск и усилении магистрали на аэропорт – город» [1, Ф. 80, Оп. 1, Д. 103, Л. 57]. Важнейшим транспортным объектом для Сургута был аэропорт. И поэтому решение вопроса расширения и реконструкции автодороги «город – аэропорт» не заставило долго ждать. Уже летом 1979 г. «Тюменьдорстрой» приступил к строительству автомобильной дороги «город – аэропорт», а к 1 октября 1979 г. вторая полоса дороги была введена в эксплуатацию [6, Ф. 1952, Оп. 1, Д. 299А, Л. 10]. Об этой автодороге сургутяне вспоминали: «те, кто не видел тогда Сургут, даже представить себе не могут, какое ужасное месиво представляла собой дорога. Сейчас до аэропорта груженая автомашина минут за 20-25 доезжает, а тогда на это уходил целый день» [2, С. 97].

К концу 1970-х гг. в Сургуте накопилось немало проблем по обустройству автодорог и внутриквартальному асфальтированию некоторых микрорайонов. Город не был связан бетонной дорогой до железнодорожного вокзала. В микрорайонах энергетиков, строителей и речников не строились пешеходные дорожки и тротуары, в антисанитарном состоянии содержались

автобусные павильоны, не ремонтировалось дорожное полотно. Наименее благоустроенным являлся поселок речников, в справке горисполкома говорилось: «поселок грязный, затоплен канализационными стоками и дождевыми водами. Дороги разбиты и превратились в свалки мусора. В целом поселок имеет запущенный антисанитарный вид» [1, Ф. 3, Оп. 1, Д. 185, Л. 245].

К решению этих проблем привлекались как вновь образованные предприятия, так и зарекомендовавшие себя в строительстве дорог Сургута. В 1980 г. для выполнения возрастающих объемов дорожного строительства в Западной Сибири был создан автодорожный трест «Сургутдорстрой» [1, Ф. 202, Оп. 1, Д. 1, Л. 40]. Бессменным руководителем треста был А.А. Горячев. «Сургутдорстрой» в 1980-х гг. принимал активное участие в создании улично-дорожной сети Сургута. Трест осуществлял асфальтирование улиц города, строительство автобусных остановок. В 1982 г. «Сургутдорстрой» завершил строительство бетонной автодороги от города до железнодорожного вокзала, что позволило открыть кольцевой автобусный маршрут [4].

В 1982–1983 гг. Сургутский горисполком утвердил планы капитального ремонта автомобильных дорог. Предполагалось капитально отремонтировать и заасфальтировать все центральные улицы города. Для решения этого грандиозного замысла, горисполком просил Тюменский облисполком выделить 2 млн. рублей, плит ПАГ-XIV – на 6165 куб. м., щебня и асбоцементной смеси, битума М4 – на 1200 тыс. т. В результате проделанной работы, в 1982–1983 гг. в Сургуте было построено 28 км автодорог с твёрдым покрытием, 20 автобусных павильонов, заасфальтировано 42 км [8, Ф. 1, Оп. 1, Д. 1429, Л. 122].

В 1980-е гг. сложилась группа дорожных организаций, занимавшихся капитальным ремонтом и асфальтированием в Сургуте – это «Сургутнефтедорстройремонт», «Сургутремстрой», «Сургутнефтегазремстрой», «Сургутдорстрой», «Тюменьэнерго», «Обьнефтегазгеология». Большой вклад в асфальтирование дорог Сургута внес трест «Сургутнефтедорстройремонт». Он был создан в 1981 г. на базе Сургутского и Когалымского управления автомобильных дорог. «Сургутнефтедорстройремонт» выполнял капитальный ремонт дорог методом асфальтирования и осуществлял ремонт грунтово-лежневых дорог. Построенный «Сургутнефтегазом» в 1983 г. асфальтобетонный завод, позволил тресту выполнять значительные объемы работ по дорогам города и района. В производство была внедрена асфальтосмесительная установка ЕВА-100/2 завода «Тельтомат» производительностью 100 тонн смеси в час [10, С. 1-4]. Если в 1982 г. дорожный трест капитально отремонтировал – 15,5 км [1, Ф. 137, Оп. 1, Д. 376,

Л. 126], в 1983 г. – 150 км [1, Ф. 137, Оп. 1, Д. 501, Л. 28], а уже в 1984 г. – 453 км [1, Ф. 137, Оп. 1, Д. 535, Л. 168].

В 1984 г. трест возглавил А. В. Усольцев. «У меня были нелады с Б. Е. Щербиной, – вспоминал А.В. Усольцев, – поэтому я отказался от всего, что связано с добычей и бурением и сознательно выбрал дороги» [5, С. 88]. В составе треста находилось восемь ДРСУ: Сургутское, Лянторское, Когалымское, Федоровское и др. За 1984–1990-е гг. «Сургутнефтедорстройремонт» отремонтировал 1269 километров автомобильных дорог [5, С. 90].

К концу 1984 г. в Сургуте было заасфальтировано 81,6 тыс. кв. м. дорог и тротуаров. Предприятиями города не выполнялось задание по строительству автобусных остановок, освещению улиц, созданию дорожно-эксплуатационных участков для содержания и ремонта улиц. В 1985–1990 гг. Сургутским горисполкомом и предприятиями города проводились масштабные работы по асфальтированию бетонных дорог, бетонированию пешеходных дорожек, расширению проезжей части улиц г. Сургута. В 1986 г. горисполком отмечал хорошую работу треста «Сургутнефтедорстройремонт». Городскими предприятиями всего было заасфальтировано 150674 кв. м. дорог и тротуаров, из которых трест заасфальтировал 90374 кв. м [1, Ф. 3, Оп. 1, Д. 363, Л. 136]. Таким образом, трест выполнил объем работ на 60% по асфальтированию дорог города.

К 1986 г. были заасфальтированы улицы Ленина, Мира, Дзержинского, Маяковского, Студенческая, Островского, Профсоюзов, Пушкина, Бажова, Бахилова, Энергетиков, Майская, Мелик-Карамова, Декабристов, Магистральная, Республики и др. На 1987–1988 гг. была принята программа по благоустройству улиц поселка Черный Мыс [1, Ф. 3, Оп. 1, Д. 363, Л. 137-145]. На протяжении 1987–1988 гг. ремонтные работы на дорогах города выполнялись в полном объеме [1, Ф. 3, Оп. 1, Д. 415, Л. 502-514].

В 1989 г. сложилась тяжелая обстановка, вызванная отсутствием поставок битума на асфальтобетонные заводы Сургута. В июле 1989 г. прекратились все ремонтные работы на дорогах и в микрорайонах Сургута. Руководствуясь решением Тюменского облисполкома «О плане распределения местных строительных материалов» горисполком обязал объединение «Сургутнефтегаз» ежедневно выделять дорожного битума со своего завода в объёме 10 тонн – Сургутскому ДРСУ, 16 тонн – тресту «Сургутремстрой» [1, Ф. 3, Оп. 1, Д. 470, Л. 260].

В связи с возникшим дефицитом битума, в 1990 г. была не выполнена программа по благоустройству и внутриквартально-

му асфальтированию микрорайонов Сургута. Из запланированных объёмов – 144820 кв. м, оказалось выполнено 121044 кв. м автодорог [1, Ф. 3, Оп. 1, Д. 547, Л. 59].

Тем не менее работа, осуществленная Сургутским горисполком и предприятиями города, может быть оценена весьма высоко. Развитие дорожного строительства Сургута в 1980-х гг. значительно превосходило темпы 1970-х гг. Об этом свидетельствует протяженность автомобильных дорог в Сургуте (таблица № 2). Если в 1975 г. протяженность автодорог с твердым покрытием составляла – 55,4, в 1985 – 143,1, то в 1990 г. – увеличилась до 196 км.

Таблица 2 — **Протяженность автомобильных дорог в Сургуте**

Год	1975	1977	1979	1981	1983	1985	1987	1990
Протяженность, в км	55,4	46,7	63,7	62,7	136,9	143,1	134,6	196

Стоит упомянуть странный» номер газеты «К победе коммунизма» от 6 октября 1961 г. В этом номере, автор размышлял о будущем Сургута в 1981 г., рассказывал о красивом городе и асфальтированные дорогах. Номер газеты описывал дороги очень красочно: «шестиместная «Сибирь» (автомобиль) мчит нас по широкой асфальтированной магистрали. Навстречу плывут огромные дома. Умытые дождём, в золоте осени, они делают Сургут ещё более красивым. Хочется без конца ехать по этим чистым улицам» [13]. Судя по воспоминаниям современников, не все разделяли мечту сургутских журналистов, номер был воспринят как «фантазёрство, уводящее от больших практических задач сегодняшнего дня». Главный редактор газеты получил партийное взыскание [16, С. 10]. Идею создания «мечтательного» номера газеты предложил знаменитый геолог Ф. К. Салманов. В конце 1980-х гг. он вспоминал: «когда сегодня... смотришь на то, что уже сделано в Сургуте, и вообще на севере Тюменщины, то ясно видно, как многое из того, о чем мы мечтали, осуществлено, а кое в чем жизнь даже обогнала нашу фантазию» [24, С. 174–175].

Таким образом, в 1960 – 1980-е гг. была создана улично-дорожная сеть Сургута. Наиболее значительное развитие дорожного строительства в Сургуте приходится на 1980-е гг. К 1990 г. протяжённость автомобильных дорог Сургута составляла 196 километров. Безусловно, в развитии дорожного строительства Сургута был совершен колоссальный рывок, но оставалась проблема замкнутости улично-дорожной сети Сургута. Насущной необходимостью для Сургута был автодорожный мост через р. Обь, который открывал выход на общесоюзную сеть автомобильных дорог.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

1. Архивный отдел администрации г. Сургута.
2. Атаманенко А. Л., Атаманенко П. А., Атаманенко Т. Н. Сургутские были. Сургут, 2004.
3. Белинский А. Ю., Фурен В. М. Пассажирский транспорт в градостроительстве Севера. Л., 1980.
4. Будут новые дороги // Ленинская правда. 1982. 16 января. № 11 (12632).
5. Главная дорога. Посвящается 25-летию треста «Сургутнефтедорстройремонт» ОАО «Сургутнефтегаз». Сургут, 2006.
6. Государственное бюджетное учреждение Тюменской области «Государственный архив Тюменской области».
7. Государственный архив социально-политической истории Тюменской области.
8. Государственный архив Ханты-Мансийского автономного округа.
9. Дорога, как жизнь, продолжается // К победе коммунизма. 1990. 24 февраля. № 39 (7757).
10. Дороги к большой нефти. 20-летию треста «Сургутнефтедорстройремонт» посвящается... Сургут, 2001.
11. Дороги перережут тайгу // К победе коммунизма. 1965. 23 апреля. № 49 (2819).
12. Древний город на Оби: история Сургута. Екатеринбург, 1994.
13. К победе коммунизма. 1961. 6 октября. № 119 (2355).
14. Калязина Н. П. Транспортная инфраструктура // Промышленное и гражданское строительство. 2005. № 2. С. 31-33.
15. Ленинская правда. 1976. 23 сентября. № 191 (11282).
16. Мунарев П. А. Так было, так начиналось (записки председателя). Сургут, 2008.
17. Побегут по тайге дороги // К победе коммунизма. 1965. 9 июня. № 69 (2839).
18. Прищепа А. И. Из истории развития городского транспорта Сургута (начало 1960-х — конец 1990-х) // Северная цивилизация: становление, проблемы, перспективы. Мат-лы I Конгресса. Сургут, 2004.
19. Прищепа А. И. Формирование транспортного обслуживания в Сургуте 1960-е — 1990-е гг. // Мира не узнаешь, не зная края своего: материалы 10-х краеведческих чтений. Нижневартовск, 2006.
20. Прищепа А. И. Возрождение Сургута. Вторая половина XX века. Сургут, 2015.
21. Прищепа А. И. История Сургута второй половины XX века. Сургут, 2005.
22. Прищепа А. И. Первые транспортные артерии Западно-Сибирской нефтегазовой провинции // Актуальные вопросы истории Западной Сибири. Сургут, 2008.
23. Сазонов А. Поток энергии // Сибирский самородок: воспоминания о Василии Васильевиче Бахилове. Тюмень, 2000.
24. Салманов Ф. К. Сибирь — судьба моя. М., 1988.
25. Сергеев М. Новое предприятие // К победе коммунизма. 1964. 15 ноября. № 138 (2752).
26. Стась И. Н. От поселков к городам и обратно: история градостроительной политики в Ханты-Мансийском округе (1960-е — начало 1990-х гг.). Сургут: Дефис, 2016. 258 с.

27. Только Обь разделяет // К победе коммунизма. 1972. 5 октября. № 119 (3985).
28. Транспортная стратегия Российской федерации на период до 2030 года: одобрена распоряжением правительства РФ № 1032-р от 11 июня 2014 г. Режим доступа: http://rosavtodor.ru/documents/transport-strategy-2030/ 13.06.2014 (дата обращения: 24.09.2016).

*****

УДК 93/94
ББК 63.3(2)633

Цысь Ольга Петровна
кандидат исторических наук, доцент,
Нижневартовский государственный университет,
г. Нижневартовск, tsysv@rambler.ru

ОБЕСПЕЧЕНИЕ НИЖНЕВАРТОВСКИХ АВТОДОРОЖНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ ТЕХНИКОЙ В ХОДЕ ОСВОЕНИЯ САМОТЛОРСКОГО НЕФТЯНОГО МЕСТОРОЖДЕНИЯ В 1970-е гг.

В статье показано, что для обеспечения успешного строительства внутрипромысловых дорог Самотлорского нефтяного месторождения в 1970-е гг. приходилось постоянно наращивать объемы поставок машин и запасных частей к ним. Охарактеризованы основные проблемы, с которыми приходилось сталкиваться дорожникам в обслуживании автотранспорта, а также пути их решения.

Ключевые слова: Самотлорское месторождение, автодорожное строительство, транспорт, запасные части, доставка, снабжение.

Olga P. Tsys’
candidate of historical sciences, associate professor,
Nizhnevartovsk State University, Nizhnevartovsk, tsysv@rambler.ru

TECHNICAL SUPPORT ROAD ENTERPRISES MACHINERY OF NIZHNEVARTOVSK THE DEVELOPMENT OF THE SAMOTLOR OIL FIELD IN THE 1970S

In the article that, to ensure successful construction of site roads Samotlor oil field in the 1970s had to constantly increase the volume of supply of machinery and spare parts for them. Described

the main challenges faced road maintenance vehicles, as well as their solutions.

Key words: the Samotlor field, road construction, transport, spare parts, shipping, logistics.

Самотлорское месторождение занимает около 1500 кв. км (участок примерно 30 км с запада на восток и 50 км с севера на юг). Из этой территории 1470 кв. км – покрытая водой поверхность. Около 80% площади составляли торфяные болота, около 20% – озера, среди которых самые крупные: Самотлор (занимало 62 кв. км. в самом центре месторождения), Белое, Кымыл-Эмтор.

Дно озера выложено торфами – сверху рыхлыми, ниже – более плотными, под которыми залегали тяжелые «пылеватые суглинки» (осадочная порода, включающая смесь глины и мелкого песка), мелкозернистые «иловатые пески». Слабо развитая речная сеть включала мелкие извилистые речки и ручьи с обрывистыми торфяными берегами, сильно засоренными руслами. Даже для относительно возвышенных участков был характерен высокий уровень грунтовых вод.

Транспортная проблема с самого начала оказалась едва ли не самой сложной среди тех, которые пришлось решать первооткрывателям Самотлора. Возведение бетонных и лежневых дорог, общая протяженность которых согласно Генеральному плану освоения Самотлорского месторождения достигала более 700 км., возлагалось на ряд транспортных и строительных предприятий Главтюменнефтегаза, среди которых особо следует отметить строительное управление № 909 (СУ-909), специализированную автотранспортную контору (СпецАТК), автотракторную контору (АТК) и тракторную контору (ТК).

Успех зависел от целого ряда обстоятельств (квалификации производственных рабочих, заработной платы, обустройства полевых трассовых городков, капитальных вложений в строительство жилья и т.п.), но в решающей степени – от материально-технического снабжения строительных и транспортных хозяйств, обеспечение автодорожных предприятий соответствующей техникой и запчастями. «У командиров всех рангов всегда перед глазами две колонки цифр, которые разбуди их ночью, назовут без запинки. Колонка первая – наличие техники, вторая потребность в ней» [5, С. 16].

На рубеже 1960-х – 1970-х гг. недоставало сотен единиц машин на строительстве трассы (экскаваторов, бульдозеров, вахтовых автобусов, грейдеров и др. техники). Существовали проблемы с их обслуживанием, а главное – рациональным использованием.

По данным годового технического осмотра в 1970 г. в 6-ти колоннах Нижневартовской АТК имелось 382 автомобиля (в том числе 281 грузовой), на начало 1971 г. – уже 494 (в том числе 349 грузовых) [3, Ф. 2146, Оп. 1, Д. 507, Л. 140], на начало 1972 г. – 489 [3, Ф. 2146, Оп. 1, Д. 628, Л. 103], на начало 1976 г. в 10 колоннах – 786 [2, Ф. 2093, Оп. 1, Д. 17, Л. 18].

В 1972 г. Нижневартовское СпецАТК (создано в мае 1971 г.) насчитывало в своем составе 176 единиц техники, в том числе 170 самосвалов [2, Ф. 2907, Оп. 1, Д. 2, Л. 103], год спустя – уже 352 единицы автомобильного транспорта, включая 336 самосвалов, а в 1974 г. – 518 автомобилей различных типов [2, Ф. 2907, Оп. 1, Д. 4, Л. 15].

О росте масштабов задач, стоявших перед транспортниками, свидетельствуют и данные об изменении числа сотрудников СпецАТК (см. таблицу № 1) [2, Ф. 2093, Оп. 1, Д. 1, Л. 42, 66об.].

Таблица 1 – **Численность сотрудников СпецАТК**

Год	1971	1972	1973	1974	1975	1977
Кол-во сотрудников	335	567	897	1036	1278	1520

Специфика региона требовала основательной обеспеченности специализированных предприятий разнообразной техникой для решения технических задач. Автоколонны АТК имели на своем балансе автокраны, «Татры», самосвалы, агрегаты, АН-510, А-50, вахтовые «Уралы», бортовые ЗИЛы, тракторы, бульдозеры, трубовозы, цистерны, подъемное оборудование (краны КП-25, АЗ-5, Бакинец-3, ЛТ-11), колонну военной техники (61-я «амфибия», АТТ, АТС, ЛТЛ, ГТТ) и мн. другое [11, С. 2-5].

Водители, занятые на северных трассах, уважают автомобиль «Урал-375». «Прочный, проходимый, с системой подогрева, облегчающей запуск двигателя в морозные дни, но низковата грузоподъемность. У «МАЗа» с грузоподъемностью все в порядке. Однако название чего стоит – «Ураган», но он плохо переносит низкие температуры» [9, С. 64].

Недоставало техники в северном исполнении, приспособленной к суровому климату, для «зимников». После серьезного анализа работы серийной «Татры-138» и «Татры-148» в условиях Севера возникла необходимость их совершенствования на чехословацком заводе «Татра». Так, в конце 1973 г. фирма «Татра» выпустила два экспериментальных модельных типа машин «Сибирячка-1», и «Сибирячка-2». Первый экземпляр с 1974 г. проходил испытание в Магаданской области, а второй был передан предприятию СпецАТК для Самотлорской дороги. Машины имели ряд преимуществ перед действующими образца-

ми: в кабине водителя смонтирована была дополнительная печь, которая включается во время стоянки при неработающем двигателе; к сидению водителя подведен электроподогрев; утеплен топливный бак; появился электронасос для подкачки горючего к двигателю, что значительно облегчает подачу топлива; в окна кабины вставлены двойные стекла, установлены противотуманные фары, которые способствуют безопасному движению в сильные морозы и др. Таким образом, были улучшены технические качества автомобиля и условия работы водителя [2, Ф. 2907, Оп. 1, Д. 1, Л. 1]. Программа испытания показала (это 15 тысяч км пробега), что водители СпецАТК остались очень довольны и партия новых «Татр» в 1975 г. была доставлена предприятиям Нижневартовского района.

Успехи трудовым коллективам давались нелегко. Большой объем работ, интенсивный график в карьерах и на трассах в тяжелых климатических и дорожных условиях сказывался на техническом состоянии автомобилей, требовал капитального ремонта, прежде всего, ходовой части автомашин. Организации транспортных хозяйств имели в своем распоряжении ремонтные базы в г. Нижневартовске и на трассах. Часть капитального ремонта транспорта, узлов и агрегатов производилась в Тюмени (на заводе по ремонту машин и тракторов). Текущий ремонт и техническое обслуживание спецмашин и тракторов осуществлялось на ремонтных базах специализированных контор.

Транспортные предприятия приходилось фактически создавать и обустраивать на пустом месте. Там, где разместилась Нижневартовская тракторная контора (НТК) еще на рубеже 1960-х – 1970-х гг. были болото и озеро. Пришлось в кратчайшие сроки их осушить и уже в 1971 г. коллектив НТК смог разместится в новом производственном комплексе, включавшем в том числе и корпус по ремонту техники.

Такое же болото занимало и территорию СпецАТК в момент ее создания. Но уже в 1972 г. возводятся ремонтно-механическая мастерская, столовая, бетонное покрытие на площади в 16 тыс. м^2. «В настоящее время [июль 1973 г.] САТК выглядит со стороны как строительная площадка, а не действующее предприятие в 450 ед. транспорта», – отмечалось на одном из заседаний первичной партийной организации. – В любом углу территории ведется строительство». В этом же году удалось обустроить образцовый профилакторий для автомобилей, теплую стоянку, сеть канализации и очистные сооружения [2, Ф. 2907, Оп. 1, Д. 9, Л. 44].

В уже действующих производственных базах требовалась постоянная забота об улучшении условий труда. Так, в АТК в

1976 г. были отремонтированы стоянка автомобилей, переделан КПП, переделана система отопления в нескольких цехах, произведен капитальный ремонт кровли во всех помещениях и мн. др. [3, Ф. 2146, Оп. 1, Д. 752, Л. 20].

Решению непростой задачи поддержания автотранспорта в надлежащем состоянии способствовало соглашение с Чехословакией о строительстве в 1974 г. новой базы СпецАТК, рассчитанной на 700 единиц на площади 24 га. Еще в 1972 г. начальник РММ СпецАТК был командирован в Чехословакию для ознакомления с технической стороной ремонта и обслуживания «Татр». Квалифицированная помощь «чешских представителей» впоследствии не раз упоминалась в выступлениях начальника ремонтно-механических мастерских СпецАТК [10, С. 3].

Однако по-прежнему серьезной проблемой оставалось поддержание техники в исправном состоянии, чему препятствовали задержки с поставками запчастей, большое разнообразие используемых автомобилей, напряженный график работы. Коэффициент «использования автопарка» (выпуска автомашин на линию от их общего числа) составлял в 1969–1971 гг.: АТК: тракторный парк – 0,33, колона военной техники – 0,56, автомобилей – 0,40 [2, Ф. 2093, Оп. 1, Д. 3, Л. 13-16]. На 1 января 1972 г. в Нижневартовском СпецАТК лишь 109 единиц техники (в том числе 103 самосвала) были в исправном состоянии, а год спустя – лишь 219 единиц (в том числе 206 самосвалов) [3, Ф. 2146, Оп. 1, Д. 752, Л. 170], что составляло 61,9% в 1972 г. и 62,2% в 1973 г. от их общей численности. На конец февраля 1974 г. из 518 единиц автомобильного транспорта полностью готовыми оказалось лишь 220 единиц [5, Л. 15]. Тем не менее в течение 1971 г. транспортом Нижневартовского СпецАТК было перевезено 2348,3 тыс. тонн грузов (при плане 1838 тыс. тонн), а в 1972 г. – уже 6068,5 тыс. тонн грузов [12, Л. 171]. В 1973 г. Нижневартовской СпецАТК план по объему перевоза грузов был выполнен на 105%, по грузообороту – на 111,6%, валовой – на 110%. Производительность труда на 9% превысила плановую [10, С. 2]. В 1976 г. АТК годовой план по объему перевозок и грузообороту выполнила уже 28 октября, а к концу года сверх плана было перевезено еще 830 тыс. тонн груза [2, Ф. 2093, Оп. 1, Д. 17, Л. 19]. Коэффициент использования автопарка достиг 0,73.

О том, с какими сложностями первоначально приходилось сталкиваться дорожникам, свидетельствуют воспоминания экскаваторщика СУ-909 И. В. Объедкина, прибывшего на нижневартовскую землю в 1964 г. По его свидетельству, ему пришлось проситься в командировку в Новосибирск к своим знакомым

экскаваторщикам. Он туда поехал добывать необходимые запчасти для машин. Самолетами доставлялись запчасти до с. Александровское, а оттуда до Нижневартовского – на санях. Только после этого появилась возможность начать работу.

В начале строительства Самотлорских дорог у шоферов АТК, СпецАТК и СУ-909 постоянно возникали проблемы со своевременным ремонтом автомобилей. Часто высказывалось на открытых партийных собраниях недовольство работой отделов снабжения, обеспечивавших транспортные предприятия деталями для автомашин: «Очень трудно выполнить соц. обязательства, нечем ремонтировать... Семь дней не было тормозных накладок, из-за которых я стоял на ремонте вместо 2-х часов – 7 дней... Придет август месяц, и все останутся на всю зиму без зап. частей» [2, Ф. 2093, Оп. 1, Д. 3, Л. 5]. Мучились механики с некоторыми разновидностями тракторов, не желающих заводиться на морозе.

Многие руководители техническое состояние автопарка оценивали как сложное. Как признавались механики автоколонн, реальный коэффициент технической готовности и соответственно использования парка, отставал от плановых показателей. Причин называлось несколько. Объективные – холодные зимы (три месяца устойчивая температура –40 градусов); отсутствие достаточного количества мест для ремонта подвижного состава; плохое снабжение боксов, гаражей автохозяйств паром и горячей водой (вообще отопительной системы), что «приводило к срыву подготовки к заводке а/м и размораживанию отопительной системы в боксах» [2, Ф. 2093, Оп. 1, Д. 1, Л. 17об.-18]. К субъективным причинам следует отнести простои техники в ремонте из-за недостаточно высокой трудовой дисциплины части водителей, недостаточный контроль со стороны непосредственного начальства. Претензии предъявлялись и к квалификации слесарей ремонтно-механических мастерских (РММ). Непростые взаимоотношения между ремонтниками и шоферами становились предметом постоянного обсуждения на заседаниях первичных партийных организаций. Вот один из примеров выступления водителя: «Выходит машина с капитального ремонта, внутри ее сделали, а снаружи на что она похожа, эта бедная машина. Надо РММ доводить работу до конца, чтобы водитель выехал из ремонта до конца отремонтированным. Нет борьбы за качество, надо создать комиссию по приему из кап. ремонта автомобилей, чтобы была гарантия отремонтированных узлов». Ремонтники в свою очередь отговаривались нехваткой кадров, инструмента, запчастей, слишком большим объемом работы, недостаточным уходом за машинами самих водителей и др. причинами [2, Ф. 2093, Оп. 1, Д. 10, Л. 2, 4].

Нарекания вызывала, казалось бы, несущественная деталь – возможность регулярного мытья автомобилей. Разумеется, речь здесь велась не только об эстетическом виде машин. Работа с грунтом не могла не привести к постоянному загрязнению транспортного средства, что, в конечном счете, служило одной из предпосылок выхода из строя отдельных узлов и деталей. Лишь в 1977 г. мойка автомобилей была введена в строй в СпецАТК.

Встречались нарушения техники безопасности при ремонте автомобилей, к числу которых следует отнести работа слесарей неисправным инструментом, буксировка машин на мягкой сцепке, отсутствие упоров под поднятыми кузовами и автомобилями со снятыми колесами. Все подобные случаи обсуждались на партсобраниях, выносились соответствующие постановления, принимались меры предупреждения травматизма на производстве [2, Ф. 2907, Оп. 1, Д. 4, Л. 71].

Напряженный график работы дорожников, текучесть кадров, сложное состояние дорог порождали аварийность транспорта. Так, только в СпецАТК в 1973 г. произошло 98 аварий, а в 1975 г. было разбито по разным причинам 116 автомобилей [2, Ф. 2907, Оп. 1, Д. 3, Л. 10]. В то же время серьезные трудности складывались с поставкой запасных частей, которая долгое время не имела централизованного характера. К тому же выделяемые ресурсы были рассчитаны на естественный износ транспорта, а не на часто случавшиеся внеплановые аварии и дорожно-транспортные происшествия. Как отмечалось на объединенном открытом партийном собрании СУ-909 и автобазы (АБ-95), состоявшемся 24 февраля 1971 г., значительную часть времени механики вынуждены были тратить на поиск запасных частей, а не на собственно ремонт [2, Ф. 2092, Оп. 1, Д. 3, Л. 6]. Из-за этого текущий ремонт мог затягиваться вместо 3-5 дней до 2 месяцев. К дефициту были отнесены электрооборудование к автомобилям всех марок, тормозные накладки, ремни и мн. др. Случаи недостаточно ответственного отношения работников автотранспортных предприятий к своему делу являлась предметом постоянного внимания первичных партийных организаций: «Заправка маслами и топливом не соответствующими инструкциями по данной марке приводит к выходу из строя двигателей... Несвоевременные регулировки и просто осмотр узлов приводят к выводу целых узлов» [2, Ф. 2093, Оп. 1, Д. 1, Л. 59].

С целью устранения повышенной аварийности организовывались инспекционные рейды на трассы, был создан технический совет по разбору нарушений, поощрялись водители, не имевшие нарушений и дорожно-транспортных происшествий.

Другой проблемой являлись недостаточно рациональное использование заказчиками автомобильного транспорта – составление заявок не по объему перевозимых грузов, а по количеству автомобилей. Анализ функционирования автотранспортной конторы, обслуживающей предприятия Главтюменнефтегаза, проведенный в начале 1971 г., показал, что заказчикам выделялось чуть более 80% машин, а более 9% шло на собственные нужды АТК, что расценивалось как «непозволительная роскошь» [2, Ф. 2092, Оп. 1, Д. 3, Л. 7; 6, С. 1]. Более четверти рабочего времени автомобили простаивали. Вот что показали «фотографии» рабочего дня одного из ЗИЛов-555 7 января 1971 г. Машина отправилась за грунтом в песчаный карьер. Здесь водители простояли 17 минут в ожидании начала работы погрузочного механизма. Потом экскаватор вышел из строя более чем на четыре. Еще 20 минут пришлось ждать своей очереди. В результате потери времени составили 53,4% [6, С. 1].

Такие случаи не были исключительными. Для того чтобы свести их к минимуму, водители переводились с повременной на сдельную оплату труда, организовывался 2–3-сменный график выхода на трассу.

Чтобы уменьшить порожние пробеги, сократить расходы горючего, запасных частей, амортизационные расходы, принимается решение организовать две стоянки автомобилей – Самотлорскую и Белозерную в 15 км и 30 км от Нижневартовска [4, С. 3]. На стоянках были расчищены площадки, установлены водомаслогрейка, вагончики в которых разместились столовая и ремонтные мастерские, где электросварщики и слесари производили техническое обслуживание. Вахтовые машины доставляли сюда из Нижневартовска шоферов, здесь они менялись сменами, затем возвращались домой. Организуемые стоянки не только сократили порожние пробеги, но и повысили производительность труда. Однако это не решило проблему полностью. Еще в 1977 г. на партсобраниях СпецАТК указывалось на неудовлетворительную работу по подогреву машин в карьерах и на базе, отсутствие надлежащих условий для ремонта машин в самом карьере: «Водители производят ремонт, лежа на снегу. Отсюда простудные заболевания» [2, Ф. 2907, Оп. 1, Д. 9, Л. 2].

К недостаткам следует отнести и тот факт, что транспортные организации стремились обзавестись многотонными, мощными машинами, оправдывая это желание «северными условиями», хотя с успехом могли использоваться и легкие бортовые УАЗы. Ведь стоимость одного часа эксплуатации УАЗа составляла всего 2 руб. 90 коп., а гусеничного тяжелого тягача (ГТТ) – 25 руб. Т.е. на севере были нужны автомобили разнообразные по гру-

зоподъемности и проходимости, что не всегда в должной мере учитывалось.

Однако всеми, как руководством, так и простыми шоферами и ремонтниками осознавалась значимость миссии, возлагавшейся на них в деле добычи «черного золота»: «Задачи нам известны, – отмечал в своем выступлении на открытом партийном собрании начальник СУ-909 Ю. Г. Шереметьев, – наши дороги – это нефть. Не будь дорог, мы сорвем все. Дорожники должны дать дороги нефтяникам» [2, Ф. 2092, Оп. 1, Д. 3, Л. 8].

«От того, как сработает коллектив АБ-95 зависит успех выполнения плана СУ-909 и, следовательно, и буровиков, вышкомонтажников, нефтяников. Всем им необходимы дороги, дороги и еще раз дороги», – подчеркивалось на совместном партсобрании АБ-95 и СУ-909 [2, Ф. 2730, Оп. 1, Д. 4, Л. 27].

Машины доставлялись в Нижневартовск преимущественно по зимнику из Тюмени. Путь преодолевался за четверо суток. Шоферы разбивались на группы по 5 человек во главе со старшим. Машины шли не порожние, а с грузом для ОРСов и запасными частями для АТК [1, С. 1].

Автомобили поступали и довольно крупными партиями, о чем вспоминал ветеран труда Р. Г. Хабиров. В 1978 г. ему поручили выехать в Ивано-Франковскую область, с тем, чтобы получить 300 «Татр». Было дано указание передать по 100 машин в Татарстан (Бугульминская УТТ), на Украину (Долинский УТТ) и в Белоруссию (Светлогорское УТТ), с условием, что эти автомобили с шоферами будут работать в Западной Сибири.

«Татры» Бугульминской УТТ по завершении перегона оставили работать на Самотлоре, разместив напротив зданий СпецАТК. Основной объем работ автомобилям Светлогорского УТТ был определен на Аганском месторождении. Машины Долинской УТТ направили к карьеру «Запорный», находившегося в ведении СпецАТК, примерно в 80–90 км от Нижневартовска. СпецАТК обеспечивал ремонтную базу этих организаций, а также взял шефство над прибывшими.

Другой вариант доставки – авиацией. Таким путем в феврале 1971 г. было получено 19 болотных бульдозеров (с более широким ножом и гусеницами) и 2 трубоукладчика, предназначенных для отсыпки грунта под площадки резервуаров, подготовки оснований под дожимные и кустовые насосные станции на Самотлоре [8, С. 2].

Третий путь получения автотранспорта – по воде. В начале июня 1974 г. в Нижневартовский порт для автотракторной конторы поступило 28 единиц техники, а всего в навигацию этого же года – 178 тракторов [7, С. 4]. В 1976 г. в Западной

Германии были куплены самосвалы – «Магирусы». 500 машин доставили из Тюмени в Нижневартовск на баржах.

О напряженной работе транспортников в этот период активного строительства нефтепромысловых дорог на Самотлоре свидетельствует и такой факт. Специалистам СпецАТК в 1972 г. пришлось отработать сверхурочно около 40 тыс. часов (из них 36,7 тыс. пришлось на водителей), АТК – 846,5 тыс. часов (в том числе – 845,4 тыс. – водителям) [3, Ф. 2146, Оп. 1, Д. 818, Л. 9-10].

В Нижневартовском УТТ (организовано в 1977 г. на базе СпецАТК) на 1979 г. находилось 5595 единиц среднесписочного количества транспорта, перевозившие около 32 млн. тонн груза на среднее расстояние 32,4 км. Обслуживаемая протяженность дорог достигала 1221 км., в том числе 443 км. зимников и 330 км. прочих внутрипромысловых дорог. Их содержание обходилось в 8,78 млн. руб. в год [3, Ф. 2146, Оп. 1, Д. 2056, Л. 54].

Таким образом, своевременное обеспечение дорожников техническими средствами, создание условий для их обслуживания и ремонта становятся важнейшими факторами, обеспечившими быстрое наращивание темпов нефтедобычи на Самотлоре. Выявлявшиеся проблемы старались решать достаточно оперативно. Однако сам масштаб работ не позволял избежать ошибок, связанных с перебоями в поставках запасных частей, комплектованием квалифицированными кадрами ремонтных мастерских.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

1. Бондаренко В. По зимнику из Тюмени // Ленинское знамя. 1971. 13 февр. № 19.
2. Государственный архив социально-политической истории Тюменской области (ГАСПИТО).
3. Государственный архив Тюменской области (ГАТО).
4. Имашева А. Ликвидировать порожние пробеги // Ленинское знамя. 1971. 11 марта. № 30.
5. Каплинская Е. Город у дивного озера. М., 1980.
6. Полнее использовать транспорт // Ленинское знамя. 1971. 13 февр. № 19.
7. Прибыло в полк НТК // Ленинское знамя. 1974. 4 июня. № 67.
8. Смирнов Л. Новая техника Самотлору // Ленинское знамя. 1971. 9 февр. № 17.
9. Чижов В. «Сибирячка» из Чехословакии // Ленинское знамя. 1974. 28 февр. № 26.
10. Чижов В. Почему увольняются рабочие? // Ленинское знамя. 1974. 26 марта. № 37.
11. Чирсков В. Артерии жизни. М., 2003.

Жилищное и городское строительство

УДК 94(571.1)
ББК 63.3(2)622-4

Иванов Александр Сергеевич
кандидат исторических наук, доцент,
Сургутский институт нефти и газа (филиал)
Тюменского индустриального университета в г. Сургуте;
старший преподаватель, Сургутский государственный университет,
г. Сургут, 88d@bk.ru

ЖИЛИЩНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО И СРЕДА СПЕЦПОСЕЛЕНИЙ ЮГРЫ (1930–1950-е гг.)

На основе анализа официального дискурса (информации исходящей от акторов политики спецпереселения) в статье предпринята попытка раскрытия практик жилищного строительства в условиях режимной среды спецпоселения.

Ключевые слова: режимная среда, спецпоселение, жилищное строительство, калмыки, немцы.

Alexander S. Ivanov
candidate of historical sciences, associate professor,
Surgut Oil and Gas Institute (branch) of the Tyumen Industrial University
in Surgut; senior lecturer, Surgut State University, Surgut, 88d@bk.ru

HOUSING AND HABITAT OF THE SPECIALSETTLEMENTS OF YUGRA (1930–1950-ies)

Based on the analysis of official discourse (the information coming from the political actors of special resettlement) in the article the attempt of disclosure practices of housing construction in the conditions of regime of specialsettlement habitat.

Key words: regime habitat, specialsettlement, housing, Kalmyks, Germans.

Работа выполнена при поддержке РГНФ,
грант № 16-11-86009 а(р)

Практика жилищного строительства и состояние режимной среды периода «кулацкой ссылки» 1930-х гг. определялись коло-

низационным дискурсом, унаследованным с дореволюционных времен. Известный историк и культуролог Александр Эткинд в своей монографии «Внутренняя колонизация: Имперский опыт России», анализируя состояние дореволюционной историографии, говорит о доминировании в поздний имперский период «школы колонизации» С.М. Соловьева – В.О. Ключевского. Вслед за В.О. Ключевским последователи этого направления полагали, что Россия – это «страна, которая колонизуется» [19, С. 100]. По словам английского специалиста Дэна Хили коллективизация и раскулачивание, после появления работы Элвина Гоулднера «A Study of Internal Colonization» 1977 г., рассматриваются в западной историографии в том числе как особый вид внутреннего колониализма [17, С. 692]. По мнению самого Хили, ГУЛАГ (включающий в себя систему спецпоселений) являет собой прецедент внутренней колонии [17, С. 691–698].

Систему взглядов, предложенную крупнейшим западным исследователем крестьянского спецпоселения Виолой Линн, можно условно назвать «колонизационно-ресурсной» или «колонизационно-экономической» концепцией. Канадский историк полагает, что СССР при Сталине являлся «ресурсоизвлекающим» государством, в соответствии с этой концепцией спецпереселенцы представляли собой «восполняемый ресурс» [1, С. 150, 234]. Соответственно, ссыльные крестьяне в трудпоселках 1930-х гг. и представители «подозрительных» национальностей, депортированные в годы войны, являлись, прежде всего, рабочей силой [1, С. 216]. Анализируя текст неопубликованной рукописи Вилы Линн, Хили утверждает, что Виоле Линн удалось убедительно доказать, что спецпоселение ссыльных крестьян было «особой формой «полицейской колонизации…» [17, С. 692].

В отечественной историографии «колонизационно-экономическая» концепция наиболее последовательно выражена в исследованиях Н.М. Игнатовой. Изучая политику государства в отношении спецпереселенцев в 1930–1950-е годы на материалах Коми АССР, Н.М. Игнатова приходит к выводу о том, что «именно экономические потребности государства играли приоритетную роль в осуществлении массовых принудительных переселений», а «спецпереселенцы стали в своем роде «заложниками» экономических потребностей государства, приписными рабочими на лесозаготовках, шахтах, рудниках и фабриках» [9, С. 41]. Автор заключает, что «политика спецпереселения строилась исходя из потребностей регионов» в рабсиле [9, С. 41]. Развивая «колонизационные мотивы», сыктывкарский специалист указывает, что в начале 1930-х гг. ОГПУ «…имело далеко идущие планы, нежели простое снабжение рабочей силой других наркоматов и ведомств.

В апреле 1930 г. Г. Ягода высказал идею колонизации Севера и освоения колоссальных природных ресурсов путем создания тюрем и лагерей, а также сети колонизационных поселков. Потоки принудительной миграции направлялись с 1931 г. с учетом целей и задач осуществления экономической (колонизационной) политики. В балансе рабочей силы, требуемой для освоения восточных территории – страны, спецконтингент стал играть важную, а в реализации ряда народнохозяйственных программ, во многом решающую роль» [8, С. 118].

Более развернуто «колонизационные» планы Г. Ягоды анализирует С.А. Красильников. Новосибирский специалист указывает, что по мнению руководителя ОГПУ начала 1930-х гг. Г.Г. Ягоды, на севере и востоке страны должен был сложиться определенный симбиоз лагерей и поселений заключенных – прообраз колонизации «по-социалистически». Но в реальности, по словам С.А. Красильникова, определяющее значение для развития северных территорий имела спецколонизация силами ссыльного крестьянства, т.е. силами периферии ГУЛАГа, т.к. труд/спецпоселения до 1944 г. являлись подразделением огромной лагерной империи [12, С. 63–64]. Исследователь истории принудительных миграций на Дальнем Востоке Е. Н. Чернолуцкая разделяет два способа «освоения отдаленных территорий, объединенных репрессивной функцией»: 1) «спецколонизацию» – освоение территорий силами труд/спецпоселенцев, закрепленных за трудпоселками; 2) «лагерную колонизацию» – освоение необжитых пространств силами заключенных, переводимых из исправительно-трудовых лагерей (ИТЛ) в колонизационные поселки при ИТЛ [18, С. 54].

В категориях колонизационного дискурса мыслили руководители, намечавшие программу строительства сети режимных поселков в регионах-акцепторах. Так, в докладной записке председателя Уральского облисполкома Овшинцева и полпреда ОГПУ по Уралу Г.П. Матсона мы видим консолидированную позицию властей относительно «Капитальных вложений, связанных с колонизацией Севера» и, в частности, данные о деятельности рыбопромышленных организаций в этой области: «...Рыбтрест на Тобольском Севере на 3000 семейств наметил к постройке 17 поселков в 1500 изб общей стоимостью 600.000 рублей. Такая сумма расчетов взята из следующих соображений – что на 2 кулацкие семьи будет построена одна семья зырянского типа стоимостью 250 рублей без поденной платы и стоимости древесины» [13, С. 649]. Здесь налицо концептуально «поселковое» мышление, при котором колонизационной единицей выступает не отдельный спецпереселенец/крестьянская семья,

а целый поселок, что позволяет понять причины огромных человеческих жертв при спецпереселении, поскольку власти, осуществлявшие спецколонизацию, мыслили не в «человеческом измерении», а в «поселковом».

Система спецпоселений создавалась как совокупность изолированных колонизационных поселков. На первом этапе спецпереселения Постановлением коллегии Наркомзема РСФСР «О местах поселения кулацких хозяйств, выселяемых из районов сплошной коллективизации» от 1 апреля 1930 г. определялось, что для расселения кулаков необходимо создать поселки в количестве от 20 до 100 семей. Одним из требований было расположение поселков, по возможности, дальше от железнодорожных, водных и шоссейных путей. В инструкции Беломоро-Балтийского комбината ОГПУ по выбору мест для спецпереселенческих поселков (требования которой учитывались и при организации поселков в областях спецпоселения) главным требованием называлось наличие запасов древесины в «ближайших районах, обеспечивающих работу переселенцев на ближайшие 8-10 лет», размер поселка устанавливался в среднем в 250 семей [9, С. 145–146].

Воспоминания спецпоселенки А. И. Васильевой (Кузнецовой) дают представление об основных характеристиках возводимого жилья: «Весной 1931 г. вновь уехали в [село] Сытомино [Сургутского района Остяко-Вогульского округа – А.И.], так как папу направили на строительство поселка для нас, спецпереселенцев. Тес для строительства бараков носили на себе. Все спешили строить, но до зимы 1932–1933 гг. все равно не успели. Когда зимой стали жить в бараке, крыши у него не было. В бараке жили восемь семей. Как обычно, посредине дома – железная печь, в обеих половинах дома, в каждом углу – по семье. Потом на берегу реки сделали небольшой кирпичный завод и позже, уже без отца, сложили из кирпича русскую печь» [2, С. 96]. В небольшом отрывке воспоминаний спецпоселенки речь идет о строительстве т.н. «четвертушки» (по принципу: «в четырех углах дома – по семье»).

Подобного рода строения составили основу жилого фонда спецпоселков. Мы согласны с Виолой Линн, которая говорит о том, что принципы пространственной организации спецпоселений были типичны и для «...других институтов, предназначенных для контроля и наблюдения: стандартизация, «прозрачность» (просматриваемость) и жесткое регулирование пространства» [1, С. 129]. Эта мысль заимствована из теоретического наследия М. Фуко, который указывал на то, что в условиях современных исправительно-карательных институтов возникала разновидность «паноптического» эффекта [16, С. 248-259]. Власть стремилась

к тому, чтобы из любой точки спецпоселка комендант мог надзирать за своими подопечными. «Прозрачность» достигалась посредством выстраивания из «четвертушек» прямых улиц, от начала и до конца просматриваемых с места нахождения здания спецкомендатуры.

Режим, существовавший на трудпоселении к началу войны, определялся «Временным положением о правах и обязанностях спецпереселенцев» от 25 октября 1931 г. Согласно этому положению, спецкомендант осуществлял на территории поселка административные функции органов советской власти, а спецпереселенцы были обязаны заниматься «общественно полезным трудом», не имея права без его ведома покидать спец (труд) поселок [13, С. 536–541, 1040]. Во втором разделе «Временного положения...» отмечалось, что спецпереселенцы и их семьи прикреплены к определенным поселкам и даже домам [13, С. 537], что являлось отличительной чертой системы спецпоселений.

«Временное положение...» утратило силу лишь 8 января 1945 г., когда были приняты постановление СНК № 35 «О правовом положении спецпереселенцев» и «Положение о спецкомендатурах НКВД». Этими актами было унифицировано правовое положение и режим спецпоселения различных контингентов спецпереселенцев, прибывших на спецпоселение в последние годы войны. Основные административные функции комендантов и обязанности спецпереселенцев были сохранены, но пункт, в котором говорилось о прикреплении спецпереселенцев к конкретному поселку и дому, отсутствовал. Его сменила расплывчатая формулировка о запрещении покидать «район расселения, обслуживаемый данной спецкомендатурой» [15, С. 182–184]. Как мы покажем ниже, указанное изменение не было случайным.

На 1 июля 1941 г. система трудпоселений включала 5 районных комендатур (в Ларьякском районе комендатуры не было) и 43 трудпоселка. Под контролем комендатур Ханты-Мансийского округа проживало 18522 трудпоселенца, что составляло 52% от общего количества трудпоселенцев на территории всей Омской области (Таблица № 1).

С начала 1942 г. начинается подготовка к приему новой группы депортированных. Все усилия властей были направлены на изыскание свободной жилплощади для новых переселенцев. Неслучайно 17 апреля 1942 года окружком и окрисполком ходатайствовали о возможности размещения новых «спецконтингентов» в «полностью освободившихся поселках, ... построенных в 1941 году для размещения польских граждан... выехавших из своих поселков» [4, Д. 633, Л. 54].

Таблица 1 – **Дислокация трудпоселков на территории Ханты-Мансийского округа на 1 июля 1941 г. Составлено по: [14, С. 284-285]**

Наименование трудпоселков	Где работают и в систему какого наркомата входят	Семей	Человек
Ханты-Мансийский округ			
Березовский район			
Ванзетур	с/х артель, ЛПХ, НКЗем и НКЛес	134	513
Лопхари	«	67	216
Игрим	«	140	524
Устрем	«	88	312
Итого по району:		429	1565
Кондинский район			
Лиственичный	с/х артели и леспром	192	714
Рябиновский	«	165	479
М. Новый	«	156	503
Ягодный	«	110	333
Сумпанинский (в документе «Сумпанин»)	«	78	268
Совлинский (в документе «Совменаш»)	«	74	222
Дальний	«	87	266
Итого по району:		862	2785
Сургутский район			
Н. Покур	с/х артели и леспром	75	307
Нагорный	«	71	361
Погорельский	Рыбтрест, НКРыб	69	313
Черный Мыс	«	180	694
Банный	«	58	282
В. Мыс	«	109	448
Песчанный (так в документе)	«	65	239
Озерный	«	52	258
Зарям	«	138	526
Ямской	«	75	321
Итого по району:		892	3749
Самаровский район			
Черемухово	с/х арт[ель], ЛПХ и рыбтрест	128	606
Добрино	«	68	328
Ярки	«	28	137
Нялинское	«	119	547

Окончание таблицы 1

Наименование трудпоселков	Где работают и в систему какого наркомата входят	Семей	Человек
Луговой	«	184	653
Кедровый	«	73	290
Урманный	«	120	471
Горный	«	45	203
Каменное	«	58	237
Рыбный	«	282	1093
Кирпичный	«	86	453
Реполово	«	106	456
МТФ	«	23	102
Перековка	«	294	1375
Итого по району:		1614	6951
Микояновский район			
Большой Камень	с/х арт[ель], ЛПХ и рыбтрест	142	560
Аидра	«	111	415
Осиновка	«	62	245
Быстрый	«	102	374
Перегребное	«	203	788
Карамкары	«	70	283
Заречный	«	90	373
Подгорный	«	110	434
Итого по району:		890	3472
Итого по Ханты-Мансийскому округу:		**4687**	**18522**

Тогда же предпринимается последняя попытка спасти систему изолированных режимных поселений и практику их возведения силами местных хозяйственных организаций, которым были переданы ссыльные и депортированные, в том числе возводившие собственные дома. Ханты-Мансийский окружком 5 марта 1942 г. распорядился начать строительство четырех новых поселков для прибывающих с юга Омской области спецпереселенцев [5, Д. 1350, Л. 101, 136]. Однако к моменту начала завоза (по данным на 13 мая 1942 г.) в районах предполагаемого заселения пригодными для проживания были признаны лишь 9 возведенных силами Омгосрыбтреста срубов из 500 (!), запланированных к возведению в Ханты-Мансийском и Ямало-Ненецком округах [10, Д. 3207, Л. 17]. Расчеты производственных начальников не оправдались [5, Д. 1350, Л. 136]. В целом

по округу план строительства жилья для спецпереселенцев на 1942 г. был выполнен лишь на 34,2% [4, Д. 737, Л. 28]. Провал «строительной эпопеи» означал, что в условиях войны округ был не в состоянии обеспечить строительство сети изолированных поселков для прибывающих спецпереселенцев. Спецпереселенцы 1942 г. организованно расселится среди местного населения: уже по плану расселения спецпереселенцев, 48% семей депортированных планировалось расселить путем доселения («уплотнения») в существующие колхозы, т.е. среди правового населения [4, Д. 632, Л. 135].

Завоз переселенцев производился с конца мая по октябрь, всего на территорию округа в навигацию 1942 г. прибыло 6994 человека, из них завезены в Березовский район – 702, Кондинский – 805, Ларьякский – 287, Микояновский – 1393, Самаровский – 2198, Сургутский – 1609 переселенцев [7, Д. 10, Л. 88]. Национальный состав депортированных был пестрым. На Север в навигацию 1942 г. прибыли немцы, финны, русские, украинцы, молдаване, румыны и др. [7, Д. 11, Л. 45-54об.]. Если мы посмотрим на этот вопрос с точки зрения органов НКВД, то получится, что на спецпоселение прибыли два контингента: «спецпереселенцы-немцы» и «ссыльнопоселенцы».

Наиболее существенным отличием строительных практик периода спецпереселения 1944 г. (когда на территорию округа прибыли спецпереселенцы-калмыки и представители религиозной группы истинно православных христиан (в официальных документах именуемых «сектантами»)) являлось то, что в ходе вторичного переселения на Север рыбопромышленные организации не проводили завоза домов для спецпереселенцев с территории юга области или из-за ее пределов (как это было в 1942 г.) и строительство домов было возложено на стройконторы рыбтрестов (постановления СНК СССР № 197 от 25 февраля 1944 г.) по месту поселения [6, Д. 38, Л. 16]. Подобная практика позволила ускорить темпы жилищного строительства. По предприятиям Ханты-Мансийского треста (на 8 мая 1944 г.) потребность в жилой площади, для размещения переселенцев, оценивалась в 17605 м^2, в то время как было подготовлено 6744 м^2 или 38%. Этого было совершенно недостаточно для размещения спецпереселенцев (в соответствии с минимумом жилой площади – 3 м^2 на человека [4, Д. 865, Л. 4], но и эти цифры были значительно лучше показателей 1942 г. [4, Д. 756, Л. 157об.].

Именно в период войны происходят существенные перемены в официальном дискурсе. Трансформацию отчетливо про-

слеживается по материалам делопроизводственной (в первую очередь отчетной) документации. Эволюция восприятия возведенных руками ссыльных сети режимных поселений видна в заголовках сведений о расселении спецпереселенцев, регулярно представляемых региональными руководителями отделов трудспецпоселений в Москву: сведения на 1 июля 1941 г. озаглавлены «Дислокация трудпоселков» [14, С. 275]; на 1 июля 1945 г. – «Дислокация расселения спецпереселенцев» [3, Д. 260, Л. 92]; на 1 июля 1949 г. [3, Д. 509, Л. 107].

Указанная трансформация не была случайной. Подтверждение мы находим в словах начальника отдела спецпоселений УНКВД Новосибирской области Жукова, который в декабре 1944 г., характеризуя положение с кадровым составом аппарата спецкомендатур Сибири, осуществляющим надзор за калмыками, отмечал: «в абсолютном большинстве областей спецпоселков в том виде, как они были раньше, уже давно не существует. Наш контингент живет так же, как и остальное правовое население, т.е. расселен по всему району. Таким образом, комендант там, где он один по штату, фактически обслуживает целый административный район, там, где их два, половину административного района» [3, Д. 161, Л. 171].

Эти слова с полным основанием могут быть отнесены к территории Северо-Западной Сибири. Так, количество спецкомендатур в Югре увеличилось с 5 до 17, при увеличении количества опекаемых населенных пунктов с 43 до 133, что создавало большие проблемы в «оперативном обслуживании», т.к. количество спецпереселенцев в округе возросло не так значительно, на учете спецкомендатур округа (на 1 июля 1945 г.) находился 21471 спецпереселенец. Это естественным образом приводило к возрастанию дисперсности расселения в несколько раз. Неслучайно в официальных сводках теперь говорилось не о «дислокации трудпоселков», а о «дислокации спецпере(-по)селенцев».

Существенно изменился и состав спецпереселенцев. К 1 июля 1945 г. на спецпоселениях Югры находилось несколько контингентов спецпереселенцев: калмыки –5700, ссыльнопоселенцы – 2885, немцы – 953, «бывшие кулаки» – 11304; «сектанты» – 629 [3, Д. 260, Л. 92-109].

В кризисной ситуации военных и первых послевоенных лет каналом финансирования жилищного строительства и снабжения спецпереселенцев продовольствием и промтоварами, который обеспечил бы депортантам возможность не только физического выживания, но и обустройства в условиях спец-

поселения, должны были стать специальные кредиты на индивидуальное жилищное строительство и продовольственные и промтоварные фонды.

Существовало два варианта реализации кредитных средств:

Первый вариант – индивидуальное строительство. В этом случае спецпереселенцу давали возможность строить жилье самому, с зачетом произведенных работ в счет ссуды. Человек получал стройматериалы у организации-поручителя и после получения стройматериалов представлял бумаги на полученные материалы в Сельхозбанк, который переводил ссудные средства на счета организации, предоставившей стройматериалы [3, Д. 297, Л. 8].

Второй вариант – покупка готовых домов в счет ссудных средств. Согласно решению Омского облисполкома от 22 июня 1944 г., покупку домов для спецпереселенцев должны были производить райисполкомы [11, Д. 143, Л. 38]. Купить дома у сибиряков по рыночной цене было достаточно сложно, потому что стоимость их в полтора-два раза превышала размер выдаваемых ссуд (выделялось 5000 рублей на семью) [3, Д. 164, Л. 223об.].

На основе анализа широкого круга источников можно полагать, что реализация практически всех целевых государственных ассигнований, направленных на поддержку, например, спецпереселенцев-калмыков, была завершена к началу 1948 г. Улучшение положения с продовольственным снабжением в СССР (к началу 1948 г.) натолкнуло руководство МВД по Тюменской области на мысль о том, что «теперь в связи с общим изменением положения в стране, улучшится и положение калмыков», и поэтому «...вполне своевременно ставить вопрос о ликвидации иждивенчества и перевода калмыков на общие для всего населения условия» [3, Д. 356, Л. 352]. Начиная с 1948 г. и до момента снятия со спецпоселения в 1956 г. калмыки в плане снабжения и кредитования жилищного строительства были полностью уравнены с «правовым» населением. К этому времени, на жилой площади построенной в порядке кредитования индивидуального строительства в Тюменской области проживало 5,3 % калмыков, в Омской – 23,1%. В домах купленных на выделенные государством наличные средства (ссуды) – 3,7 и 5,7% соответственно [3, Д. 164, Л. 169об.-170; 3, Д. 356, Л. 350, 367].

Выводы и результаты нашего исследования представлены в таблице № 2.

Таблица 2 — **Жилищное строительство и режимная среда спецпоселения**

Период	Жилищное строительство	Режимная среда
Начало 1930-х — 1942 гг.	Возведение режимных поселков с обособленной социальной инфраструктурой	Прикрепление спецпереселенцев к отдельным спецпоселкам и домам
1942—1943 гг.	Провал попыток возведения, сохранения и расширения сети обособленных режимных поселков	Вынужденный отказ от изолированного расселения, переход к практике дисперсного расселения в среде правового населения
1944—1948 гг.	Строительство жилья для спецпереселенцев по соседству с домами представителей правового населения и в населенных пунктах, где ранее репрессированные не проживали	Переход от учета «дислокации спецпоселков» к учету «дислокации спецпереселенцев в населенных пунктах» и узаконение дисперсного поселения среди местного населения
1948—1950-е гг.	Отказ от программ кредитования жилищного строительства спецпереселенцев и перевод на «общие основания»	Сохранение практики дисперсного расселения и распад (с 1954 г.) режимной среды

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

1. Виола Л. Крестьянский ГУЛАГ: мир сталинских спецпоселений. М.: РОССПЭН, 2010. 335 с.
2. Воспоминания Васильевой (Кузнецовой) Анны Игнатьевны // Политические репрессии 1930—1940-х годов в воспоминаниях и личных документах жителей Ханты-Мансийского автономного округа: Сборник документов. Ханты-Мансийск: ГУИПП Полиграфист, 2002. С. 94-98.
3. Государственный архив Российской Федерации (ГАРФ). Ф. 9479. Оп. 1.
4. Государственный архив социально-политической истории Тюменской области (ГАСПИТО.) Ф. 107. Оп. 1.
5. Государственный архив Тюменской области. Ф. 1785. Оп. 1.
6. Государственный архив Ханты-Мансийского округа (ГАХМАО). Ф. 118. Оп. 1.
7. ГАХМАО. Ф. 118. Оп. 2.
8. Игнатова Н. М. Реализация политики спецпереселения в 1930—1950-е гг. (на материалах Республики Коми) // ГУЛАГ на Севере России: Материалы Всероссийской научной конференции с международным участием (27-28 октября 2009 г., Ухта). Сыктывкар: Институт языка, литературы и истории Коми НЦ УрО РАН, 2011. Ч. 1. С. 118-123.
9. Игнатова Н. М. Спецпереселенцы в республике Коми в 1930—1950-е гг. Сыктывкар, 2009. 192 с.
10. Исторический архив Омской области (ИсАОО). Ф. 17. Оп. 1.
11. ИсА ОО. Ф. 437. Оп. 21.

12. Красильников С. А. Серп и Молох. Крестьянская ссылка в Западной Сибири в 1930-е годы. М.: РОССПЭН, 2003. 288 с.
13. Политбюро и крестьянство: высылка, спецпоселение. 1930—1940: В 2 кн. Кн. 2. М.: РОССПЭН, 2006. 1120 с.
14. Спецпереселенцы в Западной Сибири. 1939—1945 гг. Новосибирск: ЭКОР, 1996. 311 с.
15. Ссылка калмыков: как это было: сб. док. и мат-лов. Т. I. Кн. 1. Элиста: Калм. кн. изд-во, 1993. 264 с.
16. Фуко М. Надзирать и наказывать. Рождение тюрьмы. М.: Ad Marginem, 1999. 480 с.
17. Хили Д. Наследие ГУЛАГа: принудительный труд советской эпохи как внутренняя колонизация // Там, внутри. Практики внутренней колонизации в культурной истории России: Сб. статей. М.: Новое литературное обозрение, 2012. С. 684-728.
18. Чернолуцкая Е. Н. Колонизационные поселки при исправительно-трудовых лагерях на Дальнем Востоке (1933—1940 гг.) // Вестник Дальневосточного отделения Российской академии наук. 2011. № 1. С. 54-63.
19. Эткинд А. Внутренняя колонизация. Имперский опыт России. 3-е изд. М.: Новое литературное обозрение, 2016. 448 с.

*****

УДК 94(57).084.9
ББК 63.3(2)63

Стась Игорь Николаевич
кандидат исторических наук, старший преподаватель, старший научный сотрудник Югорской лаборатории археологии и этнологии, Сургутский государственный университет, г. Сургут, igor.stas@mail.ru

КАПИТАЛЬНОЕ ЖИЛИЩНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО В ХАНТЫ-МАНСИЙСКОМ ОКРУГЕ В 1960—1980-е гг.

В статье исследуется история капитального жилищного строительства в Ханты-Мансийском округе и Западно-Сибирском нефтегазовом комплексе в 1960–1980-х гг. Анализируются правительственные директивы по возведению жилья и их реализация министерствами и ведомствами. На широком статистическом материале показана динамика по вводу жилья в эксплуатацию и расширению жилищной площади в городах Ханты-Мансийского округа. Характеризуются условия жизни в капитальных домах, построенных в 1960–1980-х гг. Автор приходит к выводу, что строительство капитального жилья обладало особой социальной ролью в процессе становления Западно-Сибирского нефтегазового комплекса.

Ключевые слова: жилищное строительство, жилищные условия, Западно-Сибирский нефтегазовый комплекс, капитальные дома.

Igor' N. Stas'
candidate of historical sciences, senior lecturer,
senior research of Ugra laboratory of archeology and Ethnology,
Surgut State University, Surgut, igor.stas@mail.ru

MAJOR HOUSING CONSTRUCTION IN KHANTY-MANSI AUTONOMOUS OKRUG IN THE PERIOD OF 1960-1980

This article examines the history of the major housing construction in Khanty-Mansi Autonomous Okrug and the West Siberian oil and gas complex in the 1960–1980-ies. Analyzes governmental directive on the construction of housing and their implementation by ministries and departments. On broad statistical material shows the dynamics of housing commissioning in the operation and expansion of housing area in the cities of Khanty-Mansi Autonomous Okrug. Characterized the conditions of life in major houses built in the 1960-1980-ies. The author comes to the conclusion that the major housing construction had a special social role in the making of the West Siberian oil and gas complex.

Key words: housing, housing conditions, West Siberian oil and gas complex, major house.

Работа выполнена при финансовой поддержке РГНФ (грант № 15-11-86001, тип проекта: «а(р)»).

Формирование жизненного пространства горожанина Ханты-Мансийского округа происходило под влиянием экстремальной ситуации – масштабной миграции рабочей силы в необжитые территории Сибири. Изначально территория не была готова к притоку огромного количества людей. В населенных пунктах округа до нефтегазового освоения строительство жилья велось в основном за счет индивидуальных деревянных домов преимущественно с печным отоплением, без водоснабжения и иногда без электроосвещения. В такой ситуации было неизбежным появление новых городских поселений с экстремальными условиями проживания, когда жилищный фонд создавался из временных, приспособленных и неблагоустроенных помещений, домов, зданий. В феврале 1965 г. первый секретарь Тюменского обкома Б.Е. Щербина писал первому заместителю Председателя Совета Министров СССР товарищу Д.Ф. Устинову: «Прибывшие для работы в нефтяную и газовую промышленность рабочие и специалисты размещены в при-

способленных помещениях, палатках и вагончиках» [18, Ф. 124, Оп. 1, Д. 4576, Л. 11-12.]. Государство, в лице ведомств и министерств, первым делом, зачастую любыми средствами, стремилось решить производственные задачи: сначала рабочая сила, которая осуществляла выполнение директив (в данном случае планов по добыче нефти), и только потом – создание нормальных условий жизни.

В начале 1960-х гг. геологи, которые открыли нефтяную провинцию и способствовали началу урбанизации, были вынуждены самостоятельно заниматься обустройством необжитой территории. Выход из жилищной проблемы осуществлялся за счет возведения палаток, землянок и строительства каркасно-засыпных балков. Люди стремились самостоятельно улучшить жилищные условия: днем работали на производстве, а вечером строили индивидуальные засыпные дома. Многие геологи также проживали в вагон-домах, из которых создавались целые городки.

В 1963–1964 гг. в рабочих поселках Сургуте и Нефтеюганске стали возводиться первые двухэтажные брусчатые жилые дома на 8, 12 и 16 квартир. На 1 октября 1964 г. было построено для работников нефтяной и газовой промышленности, геологических экспедиций и строительных управлений 17 тыс. кв. м жилой площади таких домов, а в стадии строительства находилось около 30 тыс. кв. м [19, Ф. 814, Оп. 1, Д. 4113, Л. 60]. Многие рабочие стали переселяться в эти дома, но значительная часть оставались жить в балках и вагон-домах.

Квартиры в двухэтажных домах были на одну-две комнаты. Построенные дома не оборудовались водяным отоплением, в них не имелось водопровода и канализации, но предусматривалось паровое отопление и электричество. В домах было очень холодно, из-за того, что фундаменты и стены домов были плохо утеплены и промерзали. Толщина завозимого бруса для этих домов не соответствовала расчетной температуре. Поэтому в каждой квартире ставились буржуйки или самодельные электрообогреватели, которые жильцы называли «козла». Из-за них часто случались пожары. Возле домов отсутствовали дровяники. Дворы домов были неблагоустроенными, а сами дома имели неприглядный вид. Обеспеченность водой осуществлялась через водоразборные колонки или доставлялась автоцистернами. Туалет располагался на улице в виде дворовой уборной.

Несмотря на строительство квартирных типовых домов, жилья катастрофически не хватало. Большинство приезжающих семьей ютилось в балках и землянках. Иногда в летний период заселялись подвалы строящихся зданий, баржи, грузовые судна.

В конце 1964 г. при санитарной норме 9 кв. м и расчетной 7,5 кв. м жилья, в Сургуте на одного человека приходилось 3,0 кв. м, а в Нефтеюганске – 2,3 кв. м. Жилой фонд в 1965 г. в Урае составлял 39894 кв. м, в Сургуте – 65120 кв. м, в Нефтеюганске в 1967 г. общая площадь была 57802 кв. м [19, Ф. 814, Оп. 1, Д. 4213, Л. 79, 115; Д. 4525, Л. 117]. Но необходимо было строить намного больше жилья. Например, исходя из расчетной нормы жилплощади на одного человека при планируемом населении в 16 тыс. чел. в 1965 г. в Сургуте жилой площади должно было быть 120 тыс. кв. м. Для этого в конце 1964 г. следовало ввести в эксплуатацию 12,8 тыс. кв. м и в 1965 г. – 73,2 тыс. кв. м жилья [19, Ф. 1726, Оп. 1, Д. 500, Л. 127-128]. Однако ввод таких объемов жилплощади в короткие сроки был невозможен из-за отсутствия в регионе баз стройиндустрии.

Ведомства не стремились выполнять планы по строительству. В октябре 1964 г. Тюменский облисполком писал в Совет Министров РСФСР: «До сих пор крайне медленно ведется строительство, особенно строительными организациями государственного производственного комитета по газовой промышленности СССР (уполномоченный т. Барсуков А. С.). Строительными организациями Газпрома СССР построено за 9 месяцев всего лишь 8329 кв. м жилой площади, около 20 тыс. кв. м находится в стадии строительства при задании на 1964 год сдать в эксплуатацию жилья 65,2 тыс. кв. м» [19, Ф. 814, Оп. 1, Д. 4113, Л. 64-65]. А за 5 месяцев 1965 г. в Сургуте и Нефтеюганске было введено от плана лишь 5,9% жилья (2,3 тыс. кв. м из 38700 кв. м).

В середине 1960-х гг. началась разработка и проектирование типового домостроения для городов Среднего Приобья. Руководство Тюменской области ратовало за капитальное строительство в поселках геологов и нефтяников уже в 1963–1964 гг. В октябре 1964 г. облисполком просил СМ РСФСР: «В целях создания необходимых жилищно-бытовых условий работникам нефтяной и газовой промышленности, просим оказать помощь в изготовлении дополнительно крупнопанельных домов на предприятиях Министерства строительства РСФСР на 1965–1967 годах в количестве 150 тыс. кв. м» [19, Ф. 814, Оп. 1, Д. 4113, Л. 65]. Первые генпланы городов, разработанные институтами Башнефтепроект и Гипрогор, предусматривали застройку городов типовыми пятиэтажными домами. Однако в ситуации неопределенности с нефтяными запасами, правительство не стремилось возводить капитальные дома в северном крае. Разработки велись в условиях постоянной дискуссии вокруг вопроса осуществлять ли в северных городах капитальное строительство или ограничиться дере-

вянным. Большинство участников конференции по проблемам градостроительства в нефтеносных районах Тюменской области, прошедшей в Тюмени в 1966 г., высказались за капитальное типовое строительство и отказ от деревянной застройки. Группа специалистов, которая летом 1967 г. побывала в Финляндии с целью ознакомления с зарубежным опытом жилищного деревянного строительства в северных условиях, также пришла к выводу, что в Среднем Приобье необходимо было строить капитальное жилье.

Однако начало строительства капитальных домов в ХМАО было положено снизу. Не дожидаясь окончания дискуссии о типах застройки в северных городах, за возведение крупнопанельных домов в Сургуте самостоятельно принялись работники промыслово-геофизической конторы НПУ «Сургутнефть» объединения «Тюменнефтегаз». Осенью 1964 г. в город прибыли конструкции шестидесятиквартирного панельного дома, а в конце мая 1965 г. пришли панели второго дома. Первые капитальные дома в поселке нефтяников Сургута строились геофизиками долго – с мая 1965 г. по октябрь 1966 г. В 1967 г. нефтяники заселили первый капитальный дом в Нефтеюганске, а в 1969 г. – в Урае. Так в базовых городах ХМАО стала осуществляться капитальная застройка жилья.

В постановлении партии и правительства от 11 декабря 1969 г. «О мерах по ускоренному развитию нефтедобывающей промышленности в Западной Сибири» Минпромстрою СССР предусматривалось построить в 1971–1975 гг. жилых домов общей площадью 250 тыс. кв. м, из них 50 тыс. кв. м в 1971 г. для работников Главтюменнефтегаза Миннефтепрома СССР. Директивы постановления обязывали Госплан СССР выделить в 1970 и 1971 гг. крупнопанельные жилые дома Миннефтепрому СССР для Главтюменнефтегаза общей площадью 30 тыс. кв. м и Мингазпрому СССР для Главтюменнефтегазстроя общей площадью 40 тыс. кв. м ежегодно [19, Ф. 814, Оп. 5, Д. 1422, Л. 66]. С конца 1960-х гг. капитальное жилищное строительство становилось признанным социальным фактором закрепления кадров в строящемся Западно-Сибирском нефтегазовом комплексе. Это подтверждается тем, что вопрос о строительстве и вводе в эксплуатацию жилых домов в нефтегазовых районах Западной Сибири, как отмечается историком Г. Ю. Колевой, был на постоянном контроле высших государственных органов СССР [22, С. 200], а жилищная проблема стала одной из центральных в партийно-правительственных постановлениях конца 1960-х – 1980-х гг., посвященных нефтегазовому комплексу.

Жилищные условия горожан, которым посчастливилось переехать в пятиэтажки, существенно улучшились. В квартирах, которых в стандартном доме насчитывалось 75, предусматривались элементарные условия, свойственные обычной городской среде: водопровод, канализация, ванные комнаты, газ. Сургутский краевед И. П. Захаров писал о первой пятиэтажке в поселке строителей: «Несмотря на очень малые кухни, узкие коридоры, тогда этот первый крупнопанельный дом часто называли дворцом» [21, С. 51-52]. Тем не менее строительство велось домами серий 1-464, 1-467, 1-335, 1-447, 1-468А, 1-439А, которые завозились из других регионов Советского Союза и не соответствовали климатическим условиям Севера, поскольку рассчитывались на среднюю полосу РСФСР. Это были обыкновенные «хрущевки» – малогабаритные экономные типовые дома.

Результаты анкетного опроса горожан Севера Западной Сибири, организованным архитектором В. Д. Станкевским в начале 1970-х гг., показали основные недостатки квартир в строящихся капитальных домах. К ним относились: нечеткость функциональной организации, заниженные размеры жилой и подсобной площади, недостаточный набор подсобных помещений для хранения инвентаря, одежды, продуктов, охотничье-рыболовной снасти [25, С. 4]. В домах капитального исполнения некоторое время после ввода в эксплуатацию не было воды и не работала канализация. При рабочем водопроводе часто отсутствовала горячая вода, не во всех бежала и холодная. Архитектор указывал, что недостатки систем отопления, вентиляции, конструкций стен, окон и дверей обусловили появление неудовлетворительного микроклимата в квартирах (чрезмерные перепады температуры, повышенная скорость движения внутреннего воздуха и др.). В. Д. Станкевский считал, что для региона было необходимо повысить норму жилой площади на 20% от нормы равной общесоюзной. Это обуславливалось увеличением времени использования общественной части квартиры на самообразование, чтение, игры, просмотр телепередач и т.д. В силу этого расширение жилой площади целесообразно было производить за счет увеличения общей комнаты, где в основном и проводился досуг. Набор помещений квартиры должны были включать дополнительные помещения хозяйственного назначения, которых не было в строящихся пятиэтажках: сушильные шкафы, шкафы, сезонной одежды, гардеробы одежды, кладовые продуктов, подсобные помещения для бытовых работ и любительских занятий, расширенные прихожие [25, С. 18-19].

Таблица 1 — **Жилищный фонд базовых городов нефтяников на 1 января 1968 г. (* — данные не найдены). [18, Ф. 124. Оп. 1, Д. 4917, Л. 31].**

Показатели	**Город**			
	Сургут	**Урай**	**Нефтеюганск**	**Нижневартовск**
Всего жилья, кв. м.	118542	87790	61919	67750
Обеспеченность жильем кв. м на 1 чел.	5,2	3,7	3,8	6,5
Жилищный фонд Главтюменнефтегаза	32110	43543	40685	33263
Жилищный фонд Главтюменнефтегазстроя, кв. м.	18162	18012	17267	10290
Жилищный фонд Главтюменгеологии, кв. м.	31030	*	*	*
Жилищный фонд других ведомств, кв. м.	17290	23248	2166	15037
Индивидуальное жилье, кв. м.	19950	2987	1801	9160
Количество балков, шт.	1000	700	1400	400

Основная масса жилищного фонда городов пополнялась за счет строительства крупнопанельных пятиэтажных и двухэтажных брусчатых домов. По состоянию на 1 августа 1970 г. было введено в эксплуатацию таких жилых домов площадью 63 тыс. кв. м в Сургуте, 65 тыс. кв. м – в Нефтеюганске, 67 тыс. кв. м – в Урае, 56 тыс. кв. м – в Нижневартовске. Из этого общего итога 22% построенных домов были крупнопанельными, остальные – двухэтажные дома [18, Ф. 124, Оп. 1, Д. 5460, Л. 60]. Это привело к тому, что подавляющая часть жилищного фонда в городах стала принадлежать ведомствам. В 1968 г. эта доля составляла в Сургуте – 83%, Урае – 97%, Нефтеюганске – 97%, Нижневартовске – 87% (таблица № 1). Остальной жилищный фонд состоял из индивидуальных деревянных домов, причем балки ни индивидуальным, ни ведомственным жильем не считались. Необходимо уточнить, что к приведенным статистическим данным следует относиться с осторожностью, потому что они нередко искаженно отражали реальные цифры городского жилищного фонда. Многие отчеты Тюменского облисполкома и обкома, сохранившиеся в архивах, приводили разную статистическую информацию. В некоторых отчетах в графе «жилищный фонд» указывалась не только жилая площадь домов, но и общая их площадь, иногда указывалась площадь временного жилого фонда (балков, вагончиков, бараков), а иногда и площадь разных хозяйственных объектов, включались также дома с незавершенными строительно-монтажными работами и осуществлялись приписки. Так,

СУ-12 в поселке Мегионе за 7 месяцев 1966 г. приписало 4244 кв. м жилой площади, а в Нижневартовске СУ-13 приписало более 1000 кв. м [19, Ф. 814, Оп. 1, Д. 4386, Л. 37].

Количество временного жилья не сокращалось. Конечно, капитальное строительство уменьшало долю неблагоустроенного жилья в городах. Но с ростом населения на эту уменьшающуюся долю приходилось все больше и больше балков, вагончиков и другого неблагоустроенного жилья, так как тысячам новых приезжающих рабочих с семьями нужно было где-то жить.

Особенностью урбанизации Ханты-Мансийского округа было то, что жилищный фонд городов практически не пополнялся за счет индивидуального жилищного строительства (сюда не входило самовольное временное жилье). С конца 1950-х гг. руководство страны постепенно отказывалось от индивидуального строительства в пользу типового строительства. В условиях массового государственного строительства индивидуальное жилищное строительство рабочими, служащими и крестьянами за счет собственных средств и госкредита не имело смысла. Вдобавок индивидуальное строительство просто физически не могло вестись теми, кто осуществлял масштабное промышленное освоение края. По мнению Н.Ю. Гавриловой, главная причина прекращения индивидуального строительства заключалась в запрещении деревянного строительства как противоречащего принципам застройки северных городов [13, С. 117].

В 1970-х гг. в базовых городах нефтяного края развернулось массовое строительство капитальных домов. Постановление СМ СССР от 21 декабря 1971 г. «О мерах по дальнейшему развитию городов и поселков в районах добычи нефти и газа Тюменской области» предусматривало ввод в эксплуатацию в 1971–1975 гг. 2003 тыс. кв. м жилых домов: в том числе по Миннефтепрому (Главтюменнефтегаз) – 740, Мингазпрому – 1030 (Главтюменнефтегазстрой – 510, объединение «Тюменьгазпром» – 284, Тюменской управление магистральных газопроводов – 150, Дирекция строящихся газоперерабатывающих заводов – 86), Мингео (Главтюменгеология) – 110, Минэнерго (Дирекция строящейся Сургутской ГРЭС) – 123 тыс. кв. м [19, Ф. 814, Оп. 5, Д. 1470, Л. 107]. В разрезе поселков и городов ХМАО ввод 1391,5 тыс. кв. м жилищного фонда предусматривался следующим образом: в Нижневартовске – 520 тыс кв. м (из них по Главтюменнефтегазу – 365, газоперерабатывающему заводу – 86, Главтюменнефтегазстрою – 69), Сургуте – 433 (Главтюменнефтегазу – 150, Главтюменнефтегазстрою – 143, Сургутской ГРЭС – 123, Главтюменгеологии – 17), Нефтеюганске – 199 (Главтюменнефтегазу – 183, Главтюменнефтегазстрою – 16), Урае – 42 (все по

Главтюменнефтегазу), Ханты-Мансийске – 5 (все по Главтюменгеологии), Мегионе – 23 (Главтюменнефтегазстрою – 13, Главтюменгеологии – 10). Тюменское управление магистральных нефтепроводов обеспечивало строительство в Комсомольском – 88,1, Белоярском – 59,65, Светлом – 2,25 тыс. кв. м. Главтюменнефтегазстрой осуществлял строительство в Южном Балыке – 9, Локосово – 6,5, Игриме – 4 тыс. кв. м [19, Ф. 814, Оп. 1, Д. 5183, Л. 65-67].

Однако ежегодные задания по жилищному строительству систематически не выполнялись. В 1971–1974 гг. Главтюменнефтегазстрой по собственному строительству из 510 тыс. кв. м жилья по плану ввел лишь 250 тыс. кв. м [6, Ф. 80, Оп. 1, Д. 61, Л. 165об.]. В 1973 г. Главтюменнефтегаз недодал к плану 57 тыс. кв. м общей жилой площади, Главтюменгазпром – 33,6, Главтюменгеологией – 7,4. За 10 месяцев 1974 г. Главтюменнефтегазом было введено жилья только на 22% к годовому плану, Главтюменнефтегазстроем – 26%, Главтюменгазпромом – 12%, Главтюменгеологией – 38% [19, Ф. 814, Оп. 1, Д. 5431, Л. 68-69]. За 1974 г. в Сургуте из 108 тыс. кв. м общей площади жилых домов, предусмотренных планом, было введено в эксплуатацию 83 тыс., в Нижневартовске из 156 тыс. – 131, в Нефтеюганске из 67 тыс. – 38 [19, Ф. 814, Оп. 1, Д. 5545, Л. 30]. В такой ситуации в 1970-х гг. процветала «штурмовщина» – это явление, когда основные объемы строительства вводились в ускоренном порядке в конце года. Причиной этого главным образом служила недопоставка или поставка вне сроков строительными главками стройматериалов в округ из других регионов страны.

За 1971–1974 гг. пятилетнее задание по вводу жилья в Нижневартовске было выполнено на 79% (построено 487 из 520 тыс. кв. м), в Сургуте – на 56% (241 из 433 тыс. кв. м), в Нефтеюганске – на 80,6% (160 из 199 тыс. кв. м). На 1 января 1975 г. жилой фонд Нижневартовска составлял 511, Сургуте – 554, Нефтеюганске – 325,7 тыс. кв. м. В целом за истекшие 4 года ввод в эксплуатацию жилых домов составил 63% к намеченным объемам [19, Ф. 814, Оп. 1, Д. 5545, Л. 29, 71-77]. Пятилетние задания по вводу жилья в Нижневартовске и Нефтеюганске были все-таки выполнены. В условиях сокращения добычи нефти в Шаимском нефтяном районе, заказчик Главтюменнефтегаз резко уменьшил план жилищного строительства по базовому городу Ураю. В мае 1972 г. Главтюменнефтегазстрой, выступавший подрядчиком, сообщал Тюменскому обкому, что ввиду сокращения объемов строительно-монтажных работ и капитальных вложений в Урае не намечалось строить объекты на 1973–1975 г. [18, Ф. 124, Оп. 1, Д. 5623, Л. 29].

На X пятилетку планировалось возвести в городах нефтяников еще больше жилья. Тюменские власти, в лице обкома и облисполкома, просили предусмотреть Госпланом СССР в X пятилетке строительство жилых домов в нефтегазовых районах в размере 3100 тыс. кв. м (для Миннефтепрома – 1500, Мингазпрома – 600, Миннефтегазстроя – 911, Минэнерго – 85). Однако и этих объемов не хватало. В письме Госплану отмечалось, что была еще и дополнительная потребность главков и объединений в 3600 тыс. кв. м (по Миннефтепрому – 2500, Мингазпрому – 160, Миннефтегазстрою – 919, Минэнерго – 15 тыс. кв. м) [18, Ф. 124, Оп. 1, Д. 6476, Л. 109]. Директивы постановления ЦК КПСС и СМ СССР от 9 февраля 1978 г. «О мерах по дальнейшему улучшению социально-бытовых условий работников предприятий, организаций и строек нефтяной и строек нефтяной и газовой промышленности Западной Сибири» предусматривали возведение в 1978–1980 гг. 3188 тыс. кв. м, из них по Нижневартовску – 785, Сургуту – 691, Нефтеюганску – 275 тыс. кв. м (таблица № 2).

Таблица 2 – **Задания по жилищному строительству в 1978–1980 гг., предусмотренные постановлением ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 9 февраля 1978 г. (тыс. кв. м) [19, Ф. 814, Оп. 5, Д. 855, Л. 168-172].**

Министерство	Всего	Город		
		Сургут	Нижневартовск	Нефтеюганск
Миннефтегазстрой	1000	180	80	70
Миннефтепром	1427	330	680	205
Минпромстрой	100	–	–	–
Минтрансстрой	61	20	17	–
Мингазпром	330	55	–	–
Минэнерго	60	46	8	–
Мингео	210	60	–	–

В 1979 г. жилой фонд Нижневартовска составлял более 1 млн. кв. м общей площади, Сургута – 1040 тыс. кв. м, Нефтеюганска – свыше 500 (из них 365 тыс. – это капитальное многоэтажное жилье), Мегиона – 156,1 тыс. кв. м [6, Ф. 80, Оп. 1, Д. 102, Л. 123об., 125об., 128; 19, Ф. 814, Оп. 1, Д. 6218, Л. 136-137]. Это были большие цифры, которые говорили о масштабах урбанизации округа. Вместе с тем это количество жилого фонда не могло обеспечить решение жилищной проблемы в городах округа. Капитальное строительство жилья продолжало вестись недостаточно. Например, в 1979 г. в Нижневартовске, Сургуте, Нефтеюганске и Урае было введено в эксплуатацию жилья

почти в 2 раза меньше, чем в одном приволжском городе – Набережные Челны [2, С.246].

Но с другой стороны статистические данные подтверждали, что рост жилищного фонда был выше роста численности населения в нефтегазодобывающих районах. За 1971–1975 гг. и 1976–1979 гг. коэффициенты превышения темпов роста жилья относительно роста населения были следующими: Тюменской область – 1,14 и 1,1, ХМАО – 1,13 и 1,1, ЯМАО – 1,04 и 1,23, Южная зона области – 1,17 и 1,12 [20, С. 223]. За 1970–1980-х гг. жилфонд городов ХМАО увеличился на 81%, а городское население выросло на 62%. За 1980 – 1990-х гг. жилфонд вырос на 67%, а численность горожан на 61%. Таким образом, согласно статистике, жилой фонд увеличивался более быстрыми темпами, чем рост населения.

Однако этим данным не стоит доверять. Во-первых, как уже указывалось, под жилым фондом часто сдавались другие объекты, далекие от жилья, или велись приписки. Во-вторых, эти цифры еще не означали, что объемы ввода жилищного фонда обеспечивали жильем всех нуждающихся. Если эти объемы соотнести с показателями обеспеченности жильем на одного жителя, которые оставались низкими, станет ясно, что рост ввода жилищного фонда не покрывал рост населения. Эти объемы также нивелировались тем, что значительная часть жилья приходила в негодность из-за старости, ветхости, некачественного строительства.

Более того, такой измеритель жилья в Советском Союзе как квадратные метры жилой или полезной площади на одного человека, а не квартира или дом, используемые в большинстве стран, не отражали реальные жилищные условия жителей страны. Санитарная норма в стране составляла 7 кв. м, а норматив – 9 кв. м. Однако даже при обеспеченности 9 кв. м на одного человека, личное жизненное пространство человека было весьма тесным и ограниченным. Градостроительное проектирование велось и на 12 и 15 кв. м на одного человека, но в таких стандартах оно редко реализовывалось. Тем не менее обеспеченность постоянно увеличивалась. За период с 1965 по 1978 г. жилищная обеспеченность населения городов выросла по СССР в среднем с 10 кв. м до 12,7 кв. м полезной площади на человека, то есть увеличивалась на 0,19 кв. м в год [7, С. 158–159].

Генпланы базовых городов Ханты-Мансийского округа 1969–1970 гг. разрабатывались при расчете 9 кв. м жилой площади на одного жителя. Потребность в жилой площади для нефтяников предварительно определялась в 6 кв. м на одного чел. до 1970 г., с доведением этой нормы до 9 кв. м к концу 1975 г., а к 1980 г.

– до 12 кв. м [19, Ф. 1933, Оп. 1, Д. 18, Л. 18]. Тюменские власти намеривались увеличить и эти нормативы. В августе 1973 г. Б. Е. Щербина писал, что нужно довести обеспеченность общей площадью жилых домов к 1980 г. до 15 кв. м, а к 1990 г. – 20 кв. м на одного жителя [18, Ф. 124, Оп. 1, Д. 5730, Л. 38]. Однако на этапе первоочередного строительства довести обеспеченность жилой площадью хотя бы до уровня санитарной нормы в 7 кв. м удалось с трудом.

В начале 1970-х гг. в результате принятых мер по жилищному строительству в северных районах на одного проживающего количество жилой площади стало составлять 5,1–6,1 кв. м [18, Ф. 124, Оп. 1, Д. 5309, Л. 15а]. Но в среднем по РСФСР этот показатель был не сильно выше – 7,6 кв. м. В 1972 г. обеспеченность жилой площадью в среднем по Ханты-Мансийскому округу составляла 5,6 кв. м на человека, а в городах Нефтеюганске – 5,0 кв. м, Нижневартовске – 4,5 кв. м, Урае – 6,2 кв. м, Сургуте – около 5 кв. м, в Березовском районе – 4,2, Советском – 6,3 [18, Ф. П107, Оп. 1, Д. 2260, Л. 29]. В жилом фонде предприятий нефтяной и газовой промышленности обеспеченность жильем равнялась 4,2 кв. м на человека. Общая площадь была выше. Например, в 1972 г. в Сургуте на одного нефтяника приходилось 7,8 кв. м, но и при этих цифрах около 50% работающих не имели нормальных жилищных условий. На 1 января 1975 г. общая, не жилая, площадь на одного жителя в Нижневартовске и Сургуте была 9,1 кв. м, а в Нефтеюганске – 10,3 кв. м [19, Ф. 814, Оп. 1, Д. 5545, Л. 71, 73, 77]. В 1979 г. обеспеченность жильем также общей площадью на одного человека составляла в Нижневартовске – 9,3, Сургуте – 9,7, Нефтеюганске – 11,5, в Мегионе – 6 кв. м [6, Ф. 80, Оп. 1, Д. 102, Л. 123об., 125об., 128; 19, Ф. 814, Оп. 1, Д. 6218, Л. 136-137]. В 1980 г. в Западной Сибири обеспеченность на одного городского жителя жилплощадью была немного больше – 12,4 кв. м [11, С. 168].

Казалось норматив в 9 кв. м в городах нефтяников был достигнут. Но это было не так, если учесть, что норматив брался только в расчете жилой площади, а не общей. Далее государственная статистика не учитывала те факты, что, во-первых, некоторая доля жилого фонда использовалась не по назначению, а в качестве помещений для хозяйственных и социокультурных учреждений, а, во-вторых, в самих титульных списках по вводу жилья часто фигурировали социокультурные и другие объекты. Так, председатель Сургутского горисполкома Н.Г. Аникин вспоминал: «В Сургуте под титулом «жилье» возводили абсолютно необходимые объекты – такие, как редакция газеты, контора УВД, Дом юстиции, две поликлиники, станция переливания

крови и другие» [4, С. 123]. Таким образом, реальный показатель обеспеченности жильем был в разы меньше данных госстатистики или из ведомственной отчетности. Даже несмотря на эту «неточность» статистики, в 1979 г. Тюменская область отставала по обеспеченности жильем на одного городского жителя не только от уровня РСФСР в целом (78% против 95% к нормативу), но и всех областей Западной Сибири (78% против 88% к нормативу) [20, С. 219].

В 1970-х гг. городское строительство в округе осуществлялась в основном посредством возведения пятиэтажных типовых домов устаревших серий 1-467 (панельно-блочные дома), 1-439 (бетонно-блочные дома), 1-464 и 1-335 (панельные дома), 1-447 (кирпичные дома) и другие дома, строительство которых в большинстве городов России было прекращено в 1960-х гг. Большинство домов было не только устаревшими, но и не рассчитанными для северных регионов. Новая серия крупнопанельных домов И-164-07, разработанная институтом ЛенЗНИИЭП специально для северных территорий, внедрялась медленно. Эти дома были введены в широкое производство только к концу 1970-х гг.

Значительная часть строительства, особенно в рабочих поселках, продолжало вестись брусчатыми двухэтажными домами. Большинство этих домов были сборно-разборными бесфундаментными из объемных блоков типа ПДУ и ГПД и изготовлялись Пышминским лесокомбинатом. Дома имели центральное отопление, водоснабжение, канализацию. За 1976–1977 гг. было введено 88 тыс. кв. м этих домов. В феврале 1978 г. первый секретарь обкома Г.П. Богомяков даже просил Госплан СССР увеличить выпуск деревянных домов в области на предприятиях Минлеспрома СССР в 1978 г. дополнительно около 150 тыс. кв. м жилых домов к плану, который предусматривал возвести 126 тыс. кв. м. Г.П. Богомяков считал, что освоение деревянных жилых домов ежегодно должно было осуществляться в размере 450-500 тыс. кв. м общей площади [18, Ф. 124, Оп. 1, Д. 6669, Л. 28-29]. Однако в 1970-х гг. эти дома перестали включаться в план по жилищному строительству и не относились к объектам жилья. Весной 1978 г. обком КПСС просил Госстрой СССР включить эти дома в отчетность, но поступил отказ с обоснованием, что эти дома предназначались для временного проживания [18, Ф. 124, Оп. 1, Д. 6678, Л. 47].

Какими же были жилищные условия горожан в 1970-х гг.? Насколько расширилась личное жизненное пространство жителя нефтяного города? Ответы опять дают социологические опросы. В 1980 г. Тюменским инженерно-строительным институтом и Уральским политехническим институтом было проведе-

но социологическое исследование среди семей Нижневартовска (1185 семей) и Нефтеюганска (900 семей), проживающих в домах капитальной жилой застройки [23, С. 6–7]. Оно показало, что семьи жили в основном в больших многоквартирных домах (80,4%), преимущественно из панелей и крупных блоков. Квартиры были в основном одно- (15,7%), двух- (44,6%) и трехкомнатные (23,4%). Семьи проживали на первом-втором (43,0%) и третьем-пятом (54,7%) этажах, при этом более удобными для проживания считались второй (37,7%) и третий-четвертый (49,0%) этажи. Исследование показало, что средняя обеспеченность жилой площади на одного человека составляла 7,5 кв. м (меньше чем фиксировалось в госстатистике и ведомственной отчетности). Многие семьи были не удовлетворены своим жильем. Основными причинами были обычные претензии, предъявляемые к «хрущевкам»: почти половина семей выразили неудовлетворение маленькими размерами и габаритами прихожих, ванны и туалета, отсутствием подсобных помещений в квартирах. Были и другие причины: недостаточная звуко- и теплоизоляция стен (44,8%), наличие тараканов, клопов и муравьев (20,2%), маловыразительный облик застройки (11,6%), этаж проживания (9,6%). Согласно результатам исследования, около трети всех семей желали проживать в многоквартирных домах. Часть опрошенных хотела проживать в домах усадебного типа: в одноквартирном доме (13,4%), в доме на 2-4 семьи (8,7%), и в среднеквартирном доме (9,7%), выстроенных из кирпича (59,2%). Треть семей желала обладать земельным участком размером от двух до четырех соток, при этом большинство семей вообще его не имело. В ходе исследования выяснилось, что для горожан было предпочтительнее жить с соседями или близкими по интересам и увлечениям (40,6%), а не со служивцами по работе. Следовательно, семьи стремились избавиться от поселкового ведомственного расселения, когда соседи по дому были, как правило, членами одного трудового коллектива, со свойственным ему общинно-коммунальным характером общественных отношений, которые сложились в городах нефтяников.

Социологическое исследование, проведенное на предприятиях объединения «Сургутнефтегаз» в 1979 г., выявило, что довольных жилищными условиями оказалось 45,5% всех опрошенных. В благоустроенных квартирах в среднем проживало 34,4%, в общежитиях – 36,8%, а каждый восьмой – в балке ли вагончике. Около 42% из всех неудовлетворенных основной причиной называли малую жилую площадь и тесноту, а 18% назвали отсутствие коммунальных удобств, 11% были недовольны тем, что проживали с соседями на подселении, прочие причины назвали 21,2%

опрошенных. Среди прочих причин были: разбросанность и хаотичность вагончиков, из-за чего почта не может найти адресата, а «скорая помощь» отыскать источник вызова; жаловались на плохое водоснабжение, отсутствие электричества и антисанитарию, невозможность жить с семьей, не устраивала жизнь в общежитии. Одна треть опрошенных не видела возможности решения своих жилищных проблем [14, С. 144–145].

Недовольство жильем порождалось строительством капитальных домов, наружные ограждающие конструкции которых не предназначались для северных условий. Особенно много недовольных было среди жильцов микрорайонов первоочередных застроек. В 1970-е гг. поступало много жалоб от жителей первого и второго микрорайонов Нижневартовска на промерзание стен и стыков панелей [9, С. 23]. Утепление наружных стен таких домов вообще не проводилось. В квартирах было холодно. Когда плохо работали системы отопления и при низкой температуре воздуха −40 градусов, в некоторых домах температура держалась в пределах от +7 до +11 градусов.

Лучше жилищные условия были у тех, кто переехал в дома новой серии И-164-07. Стены этих домов не промерзали. Квартиры имели общую площадь на 10% превышающую новые нормы СНиП Л-П. 1-71 для средней полосы СССР, высоту этажа в чистоте 2,7 м, кухни-столовые не менее 8 кв. м, увеличенные площади жилых комнат, специальные шкафы для сушки одежды и обуви, помещения для хранения колясок и санок, мусоропроводы [5, С. 16].

Но трудности возникали при переезде в новые дома. Государственные приемочные комиссии часто принимали жилые дома в эксплуатацию с незаконченными работами по встроенным помещениям торговли и культурно-бытового назначения, лифтам, внутренней и наружной отделке помещений и фасадов, сетям водопровода и канализации, монтажу сантехнических приборов, подъездным дорогам, отмосткам, благоустройству и установке малых архитектурных форм. В некоторых капитальных домах по несколько лет жители не были обеспечены горячим водоснабжением. В 1975 г. в Сургуте имели канализацию 84% жилого фонда, центральное отопление 87%, горячее водоснабжение лишь 38% [19, Ф. 814, Оп. 1, Д. 5545, Л. 73], на одного жителя подавалось воды только на 61 литров в сутки, в то время как в Нижневартовске 158 литров. Не во всех квартирах были установлены электрические плиты. В Нижневартовске не были решены вопросы механизации мусороудаления и не налажена работа лифтов в 9-этажных домах [9, С. 24]. Поэтому первое время новоселы жили не в лучших жилищных условиях.

Основные претензии к жилищным условиям были также связаны с уровнем благоустройства домов. В 1970 г. в Тюменской области степень благоустройства жилищного фонда была ниже, чем в среднем по РСФСР: водопроводом в 2,5 раза, канализацией – в 2,7, центральным отоплением – в 2,1, ванной (душем) – в 2,4 раза ниже [18, Ф. 124, Оп. 1, Д. 5106, Л. 91]. По данным Л.И. Губиной, в 1979 г. жилфонд в ХМАО был благоустроен на 53,1%, такой же показатель был в РСФСР, но это было выше, чем в Тюменской области (47%), ЯНАО (29,7%), однако ниже, чем в Западной Сибири (68%) и в Новосибирской области (79%). В Сургуте, Нижневартовске и Нефтеюганске доля полностью благоустроенного жилья во всем жилом фонде составляла 3/4. В Тюменской области и в ХМАО на одного горожанина приходился 61% благоустроенного жилья от уровня Западной Сибири (100%) [20, С. 221-222].

В целом претензии к жилью в капитальном доме не сильно изменились за 10 лет, с начала 1970-х гг. Основным недостатком жилья продолжала оставаться его малая площадь. Но этот недостаток в Ханты-Мансийском округе усиливался, так как в отличие от средних широт страны, где население проводило в жилище 75% свободного времени, северяне находились дома 90% свободного времени. Вместе с тем, несмотря на всю критику «хрущевок», выраставших в городах нефтяников и образовавших целые районы – «хрущобы», нельзя не сказать, что по сравнению с балками и вагон-домами, они все-таки стали для своего времени огромным социальным завоеванием, существенным фактором становления индустриально-урбанистического образа жизни [11, С. 167]. В подтверждение приведем слова жителя Сургута бурового Е. Бондарева, сказанные в 1978 г.: «Дома такие же, как и на большой земле – благоустроенные. Вот живу в общежитии. Двухкомнатная квартира, электричество, ванна, душ... Ну, все есть. Все условия для жизни... Жизнь, по сравнению... даже год назад отступить два... намного изменилась. Намного лучше стало жить. Многосторонней, многогранней стала жизнь» [19, Ф. 2045, Оп. 1, Д. 90, Л. 3].

Таким образом, рост капитального строительства не решал жилищный вопрос, а расширение временного жилищного фонда, наоборот, его ухудшало, из-за чего на предприятиях нефтегазового комплекса оставалась высокой текучесть кадров и нарастала неукомплектованность организаций рабочими и инженерами. Все это грозило невыполнением производственных планов. Резко охарактеризовал жилищные условия на Севере Тюменской области академик А. Г. Аганбегян в записке «Об узловых вопросах развития Западно-Сибирского нефтегазового комплекса», направ-

ленной в конце 1979 г. Президенту АН СССР А.П. Александрову. В ней академик писал: «В еще худшем, прямо скажу, катастрофическом положении обстоит дело с обеспечением возрастающей численности работников в ЗСНГК жильем и соцкультбытом. Чтобы понять серьезность положения, я приведу данные по организациям Главтюменнефтегаза, которые лучше всех других организаций обеспечены жильем. На одного члена семьи работников этих организаций обеспеченность жильем сократилось с 4,5 кв. м в 1975 г. до 4,2 кв. м в 1978 г. В балках и вагончиках в этой организации проживает в настоящее время более 18 тыс. семей, вдвое больше, чем 5 лет назад. По минимальной норме (9 кв. м на душу) организации Главтюменнефтегаза должны были иметь около 6 млн. кв. м благоустроенного жилья, а фактически имеют около 3 млн. кв. м. Процент обеспеченности жильем, составляющий около половины, из года в год не растет, а дефицит увеличивается. Хроническим стало невыполнение правительственных постановлений и государственных планов по вводу жилья. В 1978 году, например, при плане 421 тыс. кв. м введено 268 тыс. кв. м, в 1979 г. положение хуже» [18, Ф. 124, Оп. 1, Д. 6879, С. 118]. Как видим из записки, те цифры по обеспеченности жильем в 9–10 кв. м на человека, приводимые в госстатистике, для нефтяников не соответствовали действительности.

Новая градостроительная концепция, принятая в 1980 г., включала в себя, помимо стратегии возведения городов вблизи месторождений и расширения вахтового расселения, качественный рост объемов строительства жилищного фонда. Задания партийно-правительственного постановления от 20 марта 1980 г. «О неотложных мерах по усилению строительства в районе Западно-Сибирского нефтегазового комплекса» предусматривали ежегодное возведение жилья объемом более 2 млн. кв. м, из которых более 1 млн. кв. м приходилось на города и поселки Среднего Приобья. Сначала задания касались 1981–1983 гг., но затем они были продлены на 1984–1985 гг. (таблица № 3).

Постановление ЦК КПСС и СМ СССР от 20 августа 1985 г. № 797 «О комплексном развитии нефтяной и газовой промышленности в Западной Сибири в 1986–1990 годах» устанавливало еще большие объемы ввода жилья. Только для Миннефтепрома предусматривалось построить 4400 тыс. кв. м в 1986–1990 гг., из них силами Миннефтегазстроя – 2090, Минпромстроя – 2010, Минстроя – 300 (по Томской области). В условиях увеличения, согласно директивам, добычи нефти и газового конденсата в объеме 398,4 млн. тонн в 1986 г. и 422–437 млн. тонн в 1990 г., масштабный рост жилищного фонда должен был покрыть потребность в жилье сотням тысяч новых рабочих (таблица № 4).

Таблица 3 – **Задания по возведению жилых домов для министерств в 1981–1983 гг. в постановлении ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 20 марта 1980 г. (тыс. кв. м) [19, Ф. 814, Оп. 5, Д. 1673, Л. 210].**

Министерство	1981 г.	1982 г.	1983 г.
Мингазпром СССР	220	260	280
Мингео СССР	192	217	247
Миннефтегазстрой СССР	435	485	535
Минпромстрой СССР	50	50	50
Минэнерго СССР	60	100	111
Миннефтепром СССР	820	940	980
В том числе силами министерств:			
Минпромстрой	310	365	370
Миннефтегазстрой	270	320	340
Минэнерго	20	20	20
Минстрой	50	55	60
Миннефтепром	170	180	190

Таблица 4 – **Задание по строительству и вводу в эксплуатацию жилых домов для работников предприятий Миннефтепрома в городах и поселках ХМАО на 1986–1990 гг. в постановлении ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 20 августа 1985 г. (тыс. кв. м) [19, Ф. 814, Оп. 5, Д. 1799, Л. 29].**

Распределение заданий			
Миннефтегазстрой СССР		Минпромстрой СССР	
Всего по ЗСНГК:			
2090		2010	
Всего по ХМАО:			
1405		1535	
По городам и поселкам ХМАО:			
Сургут	275	Нижневартовск	390
Нефтеюганск	165	Мегион	165
Урай	25	Радужный	300
Нягань	225	Покачевский	195
Лянторский	115	Белозерный	70
Федоровский	80	Бахиловский	40
Айпинский	40	Тимченко	85
Мамонтово	95	Хохряковский	45
Пойковский	60	Лангепас	245
Талинский	25		
Когалымский	300		

За 1981–1984 гг. в ЗСНГК было построено жилых домов общей площадью 6513 тыс. кв. м. Вместе с тем большинство ведомств не выполняли планы по вводу жилья. За 1981–1984 гг. было недовыполнено на 1690 тыс. кв. м, в том числе для Миннефтепрома – 477, Мингео СССР – 324, Минэнерго – 86, Миннефтегазстроя – 845 тыс. кв. м. Было выполнено задание по Мингазпрому: вместо планируемых 1040 тыс. кв. м введено 1040,5. Минпромстрой при задании 1736 тыс. кв. м обеспечил ввод 1095 тыс. кв. м (недовыполнение 641 тыс. кв. м). Миннефтегазстрой при задании 4397 тыс. кв. м обеспечил ввод 3685 тыс. кв. м (недовыполнение 712 тыс. кв. м). Привлеченные субподрядные строительные организации при общем задании 1527 тыс. кв. м обеспечили ввод 1268 тыс. кв. м. Основное недовыполнение за указанный период было допущено организациями Минтяжстроя СССР (выполнившими задание на 61%), Минстроя СССР (53%), Минэнерго СССР (44%), Минпромстроя БССР (75%), Ленгорисполкома (86%) [19, Ф. 2240, Оп. 1, Д. 27, Л. 141]. Основными причинами того, что подрядчики не выполняли директивы, были недостаточные мощности местной стройиндустрии и кадрового резерва, а также плохая обеспеченность проектно-сметной документацией и финансированием, которые вовремя не согласовывались с подрядными организациями и исполкомами местных Советов. В конце 1980-х гг. положение стало ухудшаться. Экономический и политический кризис в стране повлиял не только на добычу нефти, которая неумолимо падала, но и на жилищное строительство, планы по которому не выполнялись. В 1990 г. в ХМАО план ввода жилья в эксплуатацию был выполнен только на 61% [10, С. 135].

Особенностью урбанизации ХМАО стало превалирование государственного обобществленного жилфонда (жилье принадлежащие предприятиям, местным Советам, жилищно-строительным кооперативам) над индивидуальным. На 1 января 1984 г. городской жилищный фонд в Тюменской области на 88% (в ХМАО еще больше) состоял из обобществленного фонда, а на 12% из индивидуального. Этот показатель был выше более чем на 10% в сравнении с РСФСР и другими регионами Западной Сибири. Из них по местным Советам жилищный фонд составлял 12%, а министерств и ведомств – 75% (в РСФРС министерствам принадлежало 45% жилья, а в Западной Сибири – 52%) [18, Ф. 124, Оп. 1, Д. 7954, Л. 124; Д. 7955, Л. 71]. В городах ХМАО обобществленный жилфонд составлял 98-100% всего городского жилья, и только в Ханты-Мансийске он равнялся 83% (см. таблицу № 5).

Во второй половине 1980-х гг. появилась тенденция передачи жилья из рук ведомств в распоряжение местных Советов. Постановление Тюменского облисполкома и коллегии Министерства жилищно-коммунального хозяйства РСФСР от 26 мая 1986 г.

Таблица 5 — **Жилищный фонд городов ХМАО на 1986 г [19, Ф. 1112, Оп. 2, Д. 1748, Л. 7].**

Город	Показатели				
	Общая (полезная) площадь — тыс. кв. м	В том числе жилая площадь	Из общей площади обобществленный жилфонд, тыс. кв. м (удельный вес в процентах)	Средняя обеспеченность населения жильем в расчете на одного жителя — кв. м.	
				Общая	Жилая
Сургут	2629,5	1576,3	2599,1 (98,8%)	11,7	7,0
Нижневартовск	2656,7	1679,4	2643,9 (99,5%)	12,4	7,9
Нефтеюганск	1173,8	742,7	1160,2 (98,8%)	13,6	8,6
Урай	496,2	327,4	490,6 (98,9%)	13,7	9,1
Ханты-Мансийск	409,8	262,6	339,7 (82,9%)	12,6	8,1
Мегион	404,5	247,7	397,2 (98,2%)	10,1	6,2
Лангепас	341,1	200,8	341,1 (100%)	13,6	8,0

№ 165 «О мерах по дальнейшему развитию и улучшению жилищно-коммунального обслуживания населения Тюменской области на 1986–1990 гг. в свете решений XXVII съезда КПСС» предусматривало задание осуществить приемку в ведение местных советов ведомственного жилищного фонда в количестве 1600 тыс. кв. м общей площади на 1986–1990 гг. [19, Ф. 814, Оп. 1, Д. 7158, Л. 87]. Но этот процесс шел медленно.

В 1970–1980-х гг. обеспеченность общей площадью на одного человека в городах и рабочих поселках в Тюменской области росла небольшими темпами: 9,2 (1971 г.), 10,0 (1976 г.), 11,1 (1981 г.), 11,7 кв. м (1984 г.). За 3 года XI пятилетки показатели ввода жилья на одного жителя в Тюменской области превышали республиканские на 20–40% (такой рост наблюдался еще лишь в Красноярском крае и Томской области). Вместе с тем эта обеспеченность жильем на одного человека была меньше в среднем на 2 кв. м по сравнению с другими регионами Западной Сибири [18, Ф. 124, Оп. 1, Д. 8202, Л. 43; Д. 7955, Л. 73]. Выросли показатели обеспеченности по жилфонду ведомств. За 1981–1984 гг. обеспеченность жильем на одного человека выросла: на предприятиях Миннефтепрома с 6,3 до 8,6, Мингазпрома с 5,1 до 9,9, Мингео с 7,8 до 8,1 кв. м. Предусматривался дальнейший ее рост. В постановлении СМ РСФСР от 28 октября 1985 г. «О схеме расселения в зоне ЗСНГК» планировалось повышение обеспеченности населения жилой площадью по сравнению с 1985 г. в 1,3-1,4 раза (с 11,7 до 15-16 кв. м общей площади на человека) [17, Ф. А-259, Оп. 48, Д. 7914, Л. 42]. В Ханты-Мансийском округе этот показатель удалось достичь в начале 1990-х гг. Во

многом это случилось благодаря тому, что рост городского населения прекратился. В 1992 г. в городах ХМАО обеспеченность общей площадью на одного человека стала составлять в среднем 14–15 кв. м. Наилучшая обеспеченность была в Лянторе (17,1 кв. м), Покачи (17,0 кв. м), Когалыме (16,1 кв. м) и Урае (16,0 кв. м). Наихудшая обеспеченность была в Пыть-Яхе (9,9 кв. м), Нягани (11,4 кв. м), Радужном (13,7 кв. м) и Нижневартовске (13,9 кв. м) [16, С. 40].

Согласно переписи населения 1989 г. в ХМАО насчитывалось 14540287 кв. м общей площади, из которых жилой было 8792486 кв. м (60%). Значительная часть (также 60%) общей площади приходилась на дома, построенные в 1981–1988-х гг. На дома 1971–1980-х гг. постройки приходилось 27% общей площади, а на 1961–1970-е гг. – 10%, и лишь 3% приходилось на дома, возведенных до 1961 г. Причем 55% общей площади приходилось на дома из бетона, железобетона, блоков и панелей, а 35% – на дома из дерева. В домах, построенных в 1971–1988-х гг. средний размер общей площади на одного человека составлял 14 кв. м, а жилой – 9 кв. м. В домах 1961–1970 гг. постройки этот показатель составлял 13 и 8 кв. м соответственно [19, Ф. 1112, Оп. 11, Д. 325, Л. 3, 5, 7, 9, 11].

На момент получения статуса города жилищный фонд населенных пунктов, становившимися городами, был не меньше 100 тыс. кв. м, не считая временного жилья: в Нягане – 218, Радужный – 170, Когалым – 266, Лангепас, Лянтор – 318, Югорск – 314, Покачи – 228 тыс. кв. м [19, Ф. 814, Оп. 1, Д. 6860, Л. 17, 19, 60; Д. 7004, Л. 50; Д. 7844, Л. 94; Д. 7938, Л. 88]. Но этот жилфонд не мог удовлетворить пребывающее население. Если взглянуть на таблицу № 6, то будет видно, что в начале 1980-х гг.

Таблица 6 — **Обеспеченность жильем в городах ХМАО в 1981—1988 г. (% к нормативу) [15, С. 86-87].**

Город	Год		
	1981	1986	1988
Сургут	63,8	72,5	83,3
Нижневартовск	70,0	80,8	83,5
Нефтеюганск	78,0	87,4	90,9
Нягань	–	58,3	62,4
Урай	87,8	94,9	93,2
Радужный	27,1	50,4	55,2
Когалым	82,2	55,6	61,6
Мегион	50,7	74,9	92,2
Лангепас	52,7	78,4	126,3

наибольшие проблемы с обеспеченностью жильем были в новых городах округа (Радужном, Мегионе, Лангепасе). Достаточно тяжелая ситуация складывалась в Сургуте. В конце 1980-х гг. плохо были обеспеченны жильем жители Когалыма, Радужного, Нягани, где на одного человека приходилось около 5 кв. м жилой площади. Существенно улучшилось положение в Мегионе и Лангепасе. В целом рост обеспеченностью жильем фиксировался во всех городах ХМАО, но значительно лучше он был в тех городах, где темпы увеличения населения замедлялись.

В 1980-х гг. значительно улучшилось благоустройство городов ХМАО. В первую очередь высокий уровень благоустройства был в городских домах, построенных в период 1980-х гг., чуть хуже были обеспечены всеми видами благоустройства дома 1970-х гг. (см. таблицу № 7). Существенно плохо было с благоустройством в домах 1960-х гг. постройки. Высокая степень обеспеченности электричеством, отоплением, водопроводом и канализацией было в капитальных домах – в пределах 97–99%, а в деревянных домах она составляла в пределах 54–99%.

Таблица 7 — **Перепись населения 1989 г. Распределение населения ХМАО по уровню благоустройства и периоду постройки домов, в которых оно проживает. Составлено автором по данным: [19, Ф. 1112, Оп. 11, Д. 325, Л. 2, 4, 6, 8, 10].**

Дома	**Проживают в помещениях оборудованных, %**							
	электричество	центр. отопление	водопровод	канализация	горячая вода	газ	электроплита	ванна
Всего	99,5	86,5	82,8	79,6	65,9	85,9	58,2	71,2
В домах 1951—1960 гг.	98,6	11,4	8,0	4,0	0,7	51,1	2,6	1,0
В домах 1961—1970 гг.	99,0	57,7	52,4	47,5	19,3	76,2	5,6	24,5
В домах 1971—1980 гг.	99,5	89,3	84,9	80,8	65,4	86,9	47,0	72,6
В домах 1981—1988 гг.	99,5	94,9	92,0	89,4	78,8	89,7	76,5	83,4
В капитальных домах	99,6	99,2	99,8	97,8	95,7	97,7	82,2	96,1
В домах из дерева	99,2	67,9	60,5	54,8	26,0	71,8	25,8	38,0

Показательной тенденцией масштабов урбанизации Ханты-Мансийского округа стало отсутствие дефицита вводимых в эксплуатацию квартир в северных районах Тюменской области, когда в остальных регионах Сибири этот дефицит наращивался. Дефицит появился благодаря повышению качественного стан-

дарта жилища и увеличению средней площади квартиры, вследствие чего также возрастали средние единовременные затраты на строительство одной квартиры. Все это вело, при общем росте ввода в действие общей площади жилья, к снижению количества вводимых квартир во всех областях Сибири, за исключением Тюменской области, потому что здесь объемы ввода жилья были намного выше среднесибирских показателей [18, Ф. 124, Оп. 1, Д. 8202, Л. 44-45]. В Тюменской области только к концу 1980-х гг. количество построенных квартир стало сокращаться.

Несмотря на положительные тенденции в обеспеченности жилищными условиями, социологические опросы 1980-х гг. показывали, что главной причиной масштабной эмиграции из региона при взаимной высокой миграции в регион продолжала оставаться неудовлетворенность жильем. При условии предоставления благоустроенного жилья, 43,2% выезжающих за пределы Тюменской области могли бы остаться [3, С. 137].

Рабочие, которые недавно прибыли в регион, не сразу получали квартиры. Приходилось ждать долгие годы. В нефтегазовом комплексе в первую очередь жилье получали семьи руководителей – 35%, затем семьи специалистов – 23%. Семьи рабочих и неспециалистов, которые составляли основную часть населения округа, получали лишь 23% и 13% квартир соответственно. Одинокие получали 6% квартир [8, С. 98].

В 1984 г. в рамках исследования Института экономики и организации промышленного производства СО АН СССР «Проблемы и пути социального развития и повышения уровня жизни населения Сибири» было проведено социологическое исследование условий и уровня жизни населения в городах Сибири, в том числе и в Нижневартовске. Жилищные условия в Нижневартовске характеризовались следующими показателями: доля семей, проживающих в отдельных квартирах равнялась 68%; плотность заселения – 1,8 человека на одну комнату; размер жилой площади на одного проживающего – 8,2 кв. м; доля семей, имеющих норматив обеспеченности площадью – 37%; доля семей, живущих в квартирных с полным благоустройством – 42%; доля семей, имеющих норматив по обеспеченности квартирами с требуемым числом комнат – 31%; доля семей, имеющих сверхнормативный и нормативный уровень по всем показателям жилищных условий (изолированность, размер площади, число комнат, благоустроенность) – 11%. Почти по всем пунктам Нижневартовск был существенно ниже таких городов, как Кемерово, Междуреченск, Алейск, Омск [18, Ф. 124, Оп. 1, Д. 8202, Л. 45]. В исследовании, проведенном институтом, указывалось, что Тюменская область (наряду с Тувинской и Бу-

рятской АССР, Томской, Читинской областями и Красноярским краем) вошла в 1 тип регионов, где жилищные условия относительно других регионов РСФСР были самыми плохими. В этот тип входили регионы, в которых обеспеченность общей площадью в расчете на душу населения не превышала 10 кв. м, что составляло лишь 70% действующего норматива (13,5 кв. м) и 58% перспективного норматива, на который ориентировалось жилищное строительство в 1985–1990 гг. [18, Ф. 124, Оп. 1, Д. 8202, Л. 42]. Экономисты СО АН СССР отнесли Тюменскую область к регионам с уровнем относительно низких жилищных условий [18, Ф. 124, Оп. 1, Д. 8202, Л. 43].

Особое недовольство вызывали жилищные условия в небольших городах округа, строящихся в 1980-х гг. В Когалыме (также как и в ямальском городе – Ноябрьске) 46% участников анкетирования, собиравшихся уехать с Севера, главной причиной отъезда назвали неудовлетворительные жилищно-бытовые условия. Жители Когалыма считали, что условия жизни изменились следующим образом: 29% отметили, что жилье улучшилось, а 21% – что ухудшилось [12, С. 77-78].

Итак, в 1980-х гг. условия жизни, в том числе жилищные условия, горожан Севера Западной Сибири оставались тяжелыми. Жизненное пространство было весьма небольшим и ограниченным. В силу этого значительное число горожан Ханты-Мансийского округа, особенно в малых городах (в Когалыме 60% жителей), ощущали себя на Севере временными жителями и не хотели жить здесь долгое время. Согласно историку С.С. Букину, по существу ХМАО в начале 1990-х гг. представлял собой территорию с «унылыми городами с нефтегазовым монопроизводством, жителям которых не созданы элементарные условия существования» [10, С. 126].

В разрезе городов количество жилищного фонда отражает формирование основных агломерационных центров ХМАО. На протяжении 1960–1990-х гг. между городами округа шло неформальное соревнование за лидерство в количестве жилищного фонда. В 1965 г. самый большой жилфонд был в Ханты-Мансийске, а с 1970 г. – в Сургуте. В 1975–1985 гг. наибольшим был жилфонд Нижневартовска. В конце 1980-х гг. объемы жилищного строительства в Нижневартовске резко уменьшились, из-за чего жилфонд Сургута вновь стал самым большим в округе. В 1990-х гг. среди городов, получивших городской статус в 1980-х гг., наибольший жилфонд был в Когалыме и Нягани. За 1965–1990 гг. жилфонд Сургута увеличился в 41,1 раз, Нефтеюганска в 47,6 раз, Урая в 9,5 раз, а Ханты-Мансийска лишь в 3 раза. В 1990 г. жилфонд Нижневартовска вырос в 19,8 раз по

отношению к 1970 году, в Сургуте за это же время в 12,3 раз, в Нефтеюганске в 8,4 раз (таблица № 8).

Таблица 8 – **Жилой фонд городов ХМАО (тыс. кв. м общей площади; 1965–1995 гг.). Составлено автором по данным: [1, С. 265; 16, С. 38; 26, С. 143; 24, С. 241].**

Город	Год						
	1965	1970	1975	1980	1985	1990	1995
Ханты-Мансийск	172	213	234	317	386	520	567
Сургут	86	287	610	1307	2333	3538	4310
Урай	62	164	210	325	477	590	672
Нефтеюганск	30	170	385	692	1069	1428	1542
Нижневартовск	–	165	621	1389	2424	3274	3713
Мегион	–	60	–	248	349	638	886
Когалым	–	–	–	–	230	700	843
Радужный	–	–	–	–	200	609	652
Лангепас	–	–	–	–	185	653	547
Нягань	–	–	–	–	256	672	803
Белоярский	–	–	–	–	–	270	285
Пыть-Ях	–	–	–	–	–	–	506
Покачи	–	–	–	–	–	–	242
Лянтор	–	–	–	–	–	–	435
Югорск	–	–	–	–	–	–	487

К 1990 г. жилищный фонд ХМАО стал наиболее крупным в Тюменской области. В 1970 году на южную часть Тюменской области приходилось 79% всего городского жилищного фонда региона, одновременно с этим доли ХМАО и ЯНАО были 18% и 3% соответственно. Через десять лет, в основном за счет доли юга Тюменской области, доля городского жилья ХМАО выросла вдвое и стала составлять 36%, на юге – 57%, в ЯНАО – 7%. К 1990 г. доля жилищного фонда ХМАО стала превышать долю юга области: 43% и 39%. Доля ЯНАО была 18%. В дальнейшем эта тенденция сохранялась: в 1995 г. доля ХМАО была 45%, а доля южной части области – 39%, ЯНАО – 16%.

Несмотря на нерешенность жилищной проблемы, в то же время в 1970–1980-х гг. постепенно улучшались условия жизни горожан. В первую очередь это касалось строительства капитальных домов. Несмотря на то что не выполнялись директивы по вводу жилья, среднегодовые темпы ввода жилья в 1980-х гг. в ХМАО были одними из самых высоких в стране. По сравнению с VIII пятилеткой (1966–1970 гг.) они увеличились более

чем в 7 раз (таблица № 9). С 1965 г. по 1990 г. жилищный фонд городов и поселков ХМАО вырос более чем в 25 раз – с 696 до 17683 тыс. кв. м (таблица № 10). В начале 1990-х гг. обеспеченность общей площадью жилья на одного человека стала достигать 14-15 кв. м.

Таблица 9 — **Ввод в действие общей площади в жилых домах в ХМАО (тыс. кв. м). Составлено автором по данным: [13, С. 264; 28, С. 92; 29, С. 110; 27, С. 42].**

Годы					Темпы роста (1986—1989 гг. к 1966—1970 гг.)
1966—1970	1971—1975	1976—1980	1981—1985	1986—1989	
800	1484,3	2734,4	5432,9	5840,2	730%

Таблица 10 — **Городской жилищный фонд ХМАО 1965—1990 гг. (включая поселки городского типа; на конец года; тыс. кв. м). Составлено автором по данным: [13, С. 264; 30, С. 28; 24, С. 241].**

Год							Темпы роста (1990 г. к 1965 г.)
1965	1970	1975	1980	1985	1990	1995	
696	1495	2655	6152	11082	17683	20592	2541%

Эти цифры свидетельствуют о масштабном жилищном строительстве в Западно-Сибирском нефтегазовом комплексе. Строительство жилья стало важнейшей отраслью, смысл которой заключался не просто в расселении приезжающих рабочих с семьями, решении их жилищной проблемы, но в социальной роли обеспечения воспроизводства и функционирования всей нефтегазовой индустрии. Жилье как первичная необходимость человека закрепляло новые кадры в регионе, давало им шанс в создании семьи и карьерном росте. Таким образом, капитальное жилищное строительство было имманентным процессом в создании и становлении Западно-Сибирского нефтегазового комплекса, без которого осуществить реализацию этого колоссального проекта было невозможно.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

1. 65 лет Ханты-Мансийскому автономному округу (Информационно-статистический сборник). Сургут: информационно-издательский концерн «Северный дом», 1995.
2. Алексеев В. В., Ламин В. А. Прометеи сибирской нефти. Свердловск: Сред.-Урал. кн. изд-во, 1989. 272 с.
3. Алексеев В. В., Логунов Е. В., Шабанов П. П. Опыт решения кадровых проблем в нефтегазовом строительстве Сибири (на материалах Главсибтрубо-

проводстроя). Свердловск: Изд-во Урал. ун-та, 1987. 176 с.
4. Аникин Н. Г. Живи, любимый город! // Главтюменнефтегаз: 40-летняя история Главка в свидетельствах очевидцев, воспоминаниях, документах и фотографиях. Тюмень: Мандр и Ка, 2005. С. 121-123.
5. Антонов А. Особенности застройки городов Севера // Архитектура СССР. 1976, № 11. С. 16-22.
6. Архивный отдел Администрации города Сургута.
7. Баранов А. В. Социально-демографическое развитие крупного города. М.: Финансы и статистика, 1981. 191 с.
8. Благосостояние городского населения Сибири: Проблемы дифференциации (опыт социологического изучения). Новосибирск: Наука. Сиб. отд-ние, 1990. 350 с.
9. Бондаренко И. Д. Функциональные особенности жилищно-эксплуатационных организаций в условиях Нижневартовска // Эксплуатация жилых и общественных зданий в условиях Нижневартовска. Сб. науч. трудов СибЗНИИЭП № 25. Новосибирск: СибЗНИИИЭП, 1981. С. 23-26.
10. Букин С. С. Условия быта населения в нефтегазовых районах Среднего Приобья // Проблемы труда и быта городского населения Сибири (1940-е — 90-е годы). Сб. науч. тр. Новосибирск: Институт истории СО РАН, 1992. С. 126-139.
11. Букин С. С., Исаев В. И. Жилищная проблема в городах Сибири (1920—60-е годы). Новосибирск: Параллель, 2009. 198 с.
12. Волков В. И. Проблемы развития и организации сферы досуга в молодых городах Тюменского Севера // Молодой город в районах нового освоения Севера: социально-культурные проблемы: Сб. науч. трудов. Свердловск: УрО АН СССР, 1989. С. 77-90.
13. Гаврилова Н. Ю. Социальное развитие нефтегазодобывающих районов Западной Сибири (1964—1985 гг.). Тюмень: ТюмГНГУ, 2002. 283 с.
14. Гапонова Т. Г. Жилищные условия на Тюменском Севере // Социологические исследования проблем города и жилища (1970—1980 гг.). Новосибирск: Наука, 1986. С. 142-147.
15. Гирштель А. Б., Ратманская М. М. Анализ обеспеченности населения городов региона ЗСНГК жильем и объектами общественного назначения // Проблемы проектирования и строительства в регионе ЗСНГК. Науч. тр. ЗапСибЗНИИЭП. Сургут, 1989. С. 82-99.
16. Города Тюменской области. Тюмень, 1996.
17. Государственный архив Российской Федерации (ГАРФ).
18. Государственный архив социально-политической истории Тюменской области (ГАСПИТО).
19. Государственный архив Тюменской области (ГАТО).
20. Губина Л. И. Обеспеченность жильем населения Тюменской области и проблема закрепления кадров // Проблемы развития Западно-Сибирского нефтегазового комплекса. Новосибирск: Наука, 1983. С. 217-223.
21. Захаров И. П. Моя земля. Сургут: Рекламно-издательский информационный центр «Нефть Приобья», 1999. 216 с.
22. Колева Г. Ю. Западно-Сибирский нефтегазодобывающий район: экономическое и социальное развитие (1960—2000-е гг.). Тюмень: Издательство «Вектор Бук», 2010. 258 с.

23. Лебедев В. Б., Пархоць О. П. Некоторые результаты исследования жилищно-бытовых потребностей семей нефтепромысловых городов Среднего Приобья // Тезисы докладов областной научно-технической конференции «Развитие прогрессивных методов градостроительства в сложных природных условиях». Нижневартовск, 1982. С. 5-8.
24. Народное хозяйство Тюменской области за годы восьмой пятилетки (1966—1970 годы). Статистический сборник. Омск: Издательство «Статистика», 1971.
25. Станкевский В. Д. Особенности архитектурных решений жилых зданий в условиях Северо-Западной Сибири (на примере Тюменской области): автореф. дисс. ... канд. арх.: 18.840. М., 1971. 21 с.
26. Тюменская область в цифрах (к 60-летию со дня образования СССР). Тюмень, 1982.
27. Тюменская область в цифрах в разрезе городов и районов за 1986—1989 гг. Том I. Тюмень, 1990.
28. Тюменская область в цифрах. 1971—1975 годы. Свердловск, 1976.
29. Тюменская область в цифрах. 1976—1980 годы. Свердловск, 1981.
30. Ханты-Мансийский автономный округ в цифрах 1990—1995 гг. Ханты-Мансийск, 1996.

*****

УДК 94(47).084.8
ББК 63.3(2)6

Курятников Владимир Николаевич
доктор исторических наук, профессор,
Самарский государственный технический университет,
г. Самара, kurjatnikov_w@mail.ru

ГОРОДА ЗАПАДНОЙ СИБИРИ: МУРАВЛЕНКО

В статье поднимаются вопросы возникновения и развития городов в Западной Сибири на примере г. Муравленко Ямало-Ненецкого автономного округа. Показано определяющее значение нефтегазового фактора в жизни городов сибирского Севера.

Ключевые слова: город Муравленко, Западная Сибирь, месторождения, нефть, газ.

Vladimir N. Kuryatnikov
doctor of historical sciences, professor, Samara State Technical University,
Samara, kurjatnikov_w@mail.ru

WEST SIBERIAN TOWNS: MURAVLENKO

The article considers the aspects of the appearance and development of the towns in the Western Siberia by example of the town of Muravlenko in Yamal-Nenetz Autonomous Area. Shown is the

determining value of the oil-and-gas factor in the urban life of the Siberian North.

Key words: town of Muravlenko, Western Siberia, oilfields, oil, gas.

1965 год, открывший первые страницы промышленной эксплуатации нефтяных месторождений Западной Сибири, стал отправной точкой отсчета широкомасштабных урбанизационных процессов, охвативших ее территорию. Было положено начало интенсивному освоению нефтяных и газовых богатств крайнего Севера Тюменской области – Ханты-Мансийского и Ямало-Ненецкого автономных округов. Тюменская нефтяная целина стала изменять свой облик. На её бескрайних просторах ставились нефтяные вышки, возводились безымянные поселения, рабочие поселки и города. Первопроходцы столкнулись с совершенно необжитыми местами. «Ни дорог, ни каких-либо пусть даже небольших предприятий. И, конечно, никакой энергетики. Да и населения почти не было. На огромных просторах проживало около 50 тысяч малых народностей. Неудивительно, что люди старались избегать этих мест. Летом над болотами стоял гул мириад комаров. <...> А зимой стояли страшные морозы – до 50°С» [9, С. 28-29]. Так описывал впоследствии свои впечатления от знакомства с этими местами первый заместитель Главтюменьнефтегаза М.М. Крол.

Благодаря форсированному развитию Западно-Сибирской нефтегазовой провинции (ЗСНГП) страна уже в 1975 г. по добыче нефти заняла лидирующее положение в мире. В то же время, как подчеркивал бывший руководитель Главтюменьнефтегаза В.И. Грайфер, «доля капитальных вложений в нефтяную промышленность в 1960–1980 годы никогда не превышала 8% от инвестиций в народное хозяйство. Показатель достаточно скромный. При этом в самые тяжелые годы прорыва нефтяников в Западную Сибирь (1965–1975 гг.) доля капитальных вложений не выходила за рамки 5%. Не излишки финансирования, а его катастрофическая нехватка определяла развитие нефтянки» [3, С. 143–144]. В середине 1970-х гг. свершения в суровом сибирском крае были оценены руководством страны как подвиг.

Создание в короткие сроки Западно-Сибирского топливно-энергетического комплекса сопровождалось возникновением и ростом рабочих поселков и городов. Первыми в них приходили строители и буровики. Образование локальных поселков на местах развития добывающей промышленности – характерная черта освоения Ямала во второй половине XX в. Урбанизация региона носила «взрывной характер». С 1965 по 1985 г. город-

ское население только Ямало-Ненецкого автономного округа увеличилось в 5,9 раза [8, С. 93]. И если на начало указанного периода в ЯНАО было лишь два населенных пункта, относящихся к городскому населению – г. Салехард и р.п. Лабытнанги, то уже к концу 80-х гг. XX столетия – 6 городов и 9 поселков городского типа [10, С. 436]. Градообразующей основой поселений являлась добывающая промышленность, с которой тесно связана судьба большинства городов, возникших в период промышленного освоения северных территорий Западной Сибири. Как создание нефтегазового комплекса (ЗСНГК) в суровых природно-климатических условиях Севера, так и практика градостроительного освоения необжитых территорий фактически начиналась с «чистого листа». Одним из таких вновь образованных городов стал г. Муравленко. Окружающие его природные богатства и производственный фактор стали основополагающими в его возникновении.

Любой город нефтяников начинался со строителей. Мощный толчок урбанизационные процессы в СССР получили в ходе освоения нефтяных месторождений Урало-Поволжья в 30-60-е годы XX столетия. До открытия крупных нефтяных месторождений ни на Урале, ни в Поволжье городов, связанных с нефтяной отраслью, не существовало. Нефть и продукция нефтепереработки поставлялись в эти регионы с юга страны. Оформившимися еще в дореволюционный период центрами нефтяной и нефтеперерабатывающей промышленности России были Баку и Грозный. Но уже до начала Великой Отечественной войны были выработаны доминирующие подходы к организации рабочих поселков и городов, возникших в результате освоения месторождений полезных ископаемых, в том числе и нефти. Они сводились к тому, что «в довоенные годы в восточных районах сложилось специфическое размещение населения: населенные пункты располагались в виде очагов вокруг месторождений полезных ископаемых или лент, следующих вдоль транспортных артерий» [13, С. 79].

Подобная практика продолжилась и в послевоенные годы и была с небольшими исключениями перенесена в Западную Сибирь. При освоении региона населенные пункты первоначально не могли располагаться в виде «лент, следующих вдоль транспортных артерий». Необходимо было прежде проложить «бетонки», возвести мосты, железнодорожные магистрали. Так, в Пуровском районе ЯНАО г. Муравленко от г. Ноябрьска сегодня отделяют 120 км, если ехать по асфальтированной дороге, и 80 км – если напрямик. Первые же строители из треста «Ноябрьскнефтестрой» до места, с которого началась закладка первых двухквартирных домов (талицких «деревяшек») будущего г. Му-

равленко, летом 1982 г. добирались на «Урале» двенадцать часов. «Дорог, как таковых, еще не было, только разбитые «зимники», оставшиеся от геологов. <...> На пути к нему надо было пересечь пять ручейков, через которые не было мостов» [2, С. 42].

Отсутствие инфраструктуры, в первую очередь дорог, негативно сказывалось на освоении нефтяных месторождений и бытовых условиях прибывших в Западную Сибирь, приводило к оттоку работающих. В.Г. Агеев – первый генеральный директор объединения «Пурнефтегаз», – среди причин, отодвинувших ввод в строй действующих ряда нефтяных месторождений Тюменского Севера, называет «расстояния» и «отсутствие коммуникаций». Он вспоминал: «К середине 80-х годов были введены в эксплуатацию все крупные и средние залежи нефти в радиусе 200 км от г. Ноябрьска. <...> Существовали все основания для продвижения на север. Ведь там уже были открыты крупные нефтегазовые месторождения (Комсомольское – в 1966 г., Тарасовское – 1968 г., Харампурское – 1979 г.). Однако большие расстояния (до 600 км от существующих дорог и трубопроводов), отсутствие коммуникаций, недоразведанность и нехватка материалов для качественного составления проектов разработки, дефицит финансовых и материально-технических ресурсов отодвинули ввод этих месторождений на более позднее время» [1, С. 67–68]. «Главный маркшейдер НГДУ «Суторминскнефть» А.М. Атнажев прибыл в тогда еще безымянный населенный пункт (будущий город Муравленко) в 1983 году. Он вспоминал, что жили в вагончиках. В поселке первоначально не было магазина, а «из командировки чемоданами везли продукты, пока не проложили до Ноябрьска «бетонку»», а когда его открыли продавали в нем главным образом спиртные напитки, крупы и сахар [5, С. 20]. С чей-то легкой руки прозвали его «Мурлавкой».

М.М. Крол впоследствии отмечал, что «строить нужно было все разом – и дороги, и жилье, и аэродромы, и буровые, и промыслы. Но чтобы строить, необходимо было завезти оборудование и материалы» [9, С. 30]. Он подчеркнул и основную роль речного транспорта, который играл существенную роль в перевозке грузов «пока не было железнодорожного сообщения». Дороги – шоссейные, железнодорожные, «зимники», аэродромы, нефтепроводы и газопроводы открывали путь к освоению нефтяных и газовых месторождений, возведению рабочих поселков и городов.

В 1978 г., еще до получения Ноябрьском статуса города, его жители встретили первый поезд. В том же году началась подача газа Вынгапуровского месторождения в Уральский регион. А уже 15 апреля 1981 г. «в целях обеспечения ускоренного ввода в разработку Муравленковского, Вынгапуровского, Суторминского,

Тарасовского и прилегающих к ним месторождений Тюменской области» было создано производственное объединение «Ноябрьскнефтегаз» [2, С. 39]. В 1982 г. Ноябрьск получил статус города. Железнодорожное сообщение с большой землёй резко ускорило его развитие, о чем можно судить по росту его населения. Если в 1979 г. оно составляло порядка 5 тыс. человек, то уже в 1982 выросло в пять раз до 25 тыс. [8, С. 96–97]. В г. Ноябрьск по железнодорожной ветке доходили грузы, его специалисты отправлялись на строительство будущего города Муравленко.

Возникновение Муравленко было обусловлено экономической ситуацией, сложившейся в нефтяной промышленности Советского Союза и, в первую очередь, в Западной Сибири. Его рождение напрямую связано с Ноябрьском, с освоением нефтегазовых месторождений Севера В 1965–1970 гг. почти половина общесоюзного прироста добычи нефти пришлась на Западную Сибирь. После начального периода освоения в 1972–1981 гг. последовал бурный рост добычи нефти, и за десять лет ее добыча выросла в 5,3 раза с 62,7 до 334,3 млн. т. Начиная с первой половины 1970-х гг. среднегодовые приросты составляли 20-30 млн тонн нефти. Ввиду этого ставка делалась на сверхинтенсивную эксплуатацию нескольких крупных месторождений Широтного Приобья. Они разрабатывались форсировано. Утвержденные технологические схемы разработки крупнейших месторождений Западной Сибири, например, Самотлорского, нарушались, следствием чего стало значительное превышение фактических отборов нефти. «Переломным моментом в развитии нефтяной отрасли Западной Сибири, как считают тюменские историки, стал период 1976–1977 гг., когда произошло снижение годовых приростов добычи, обозначилось снижение среднесуточного дебита скважин, началось сокращение удельного веса фонтанной нефти, наметилось снижение коммерческих скоростей в бурении. 1977–1980 гг. отмечены срывами в выполнении плановых заданий по отдельным объединениям Главтюменьнефтегаза. Запланированный на 1980 г. объем добычи в 315 млн. т не был достигнут» [8, С. 163].

Решение проблемы абсолютного выправления сложившегося положения и дальнейшего наращивания добычи нефти Миннефтепром связывал с обустройством и вводом в эксплуатацию нового нефтяного района, расположенного на 300–500 км севернее Сургута в Ямало-Ненецком автономном округе. «Для этого было создано производственное объединение «Ноябрьскнефтегаз» <...> с задачей – достичь уровня добычи нефти более 100 млн. тонн нефти в год» [1, С. 67].

Одним из базовых нефтяных месторождений в его составе должно было стать Суторминское, открытое в 1975 г. и введен-

ное в эксплуатацию в 1982 г. Ему пророчили судьбу Самотлора, но запасы углеводородов оказались завышенными. Предположения геологов не получили подтверждения. В последующие годы запасы были уточнены, и было снято с учета значительное количество числившихся тогда разведанными запасов. Только по Суторминскому месторождению было списано 200 млн. т запасов нефти. Предполагаемые запасы нефти были завышены в 2,5 раза [2, С. 58; 1, С. 67]. В 1989 г. на Суторминском месторождении было добыто максимальное количество нефти – 11 млн. 370 тыс. тонн, но уже в 1998 г. почти в 2,5 раза меньше – чуть более 4 млн. тонн нефти. 20 млн. тонн нефти в год, которые были обозначены в проекте разработки месторождения, оказались несбыточной мечтой. Это было самое большое по запасам и по добыче нефти месторождение в районе города Муравленко.

«Ноябрьскнефтегаз» родился на основе НГДУ «Холмогорнефть» при мощной поддержке объединения «Юганскнефтегаз». И уже в 1982 г. в Ноябрьске, который получил статус города, проживало 25 тыс. чел., а к концу XX столетия – свыше 100 тысяч. Принятое 20 марта 1980 г. Постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР «О неотложных мерах по усилению строительства в районе Западно-Сибирского нефтегазового комплекса» стало судьбоносным для строящихся в Западной Сибири городов, в том числе Ноябрьска, а также и Муравленко.

С Ноябрьска начинался Муравленко, а дало ему путевку в жизнь Суторминское месторождение. Место для застройки города было отведено распоряжением Тюменского облисполкома № 602 р от 02.11.1980 г., а генеральный план его строительства утвержден решением Тюменского облисполкома № 938 от 01.04.1982 г. [2, С. 41]. Генеральным проектировщиком г. Муравленко был институт «Новосибирскгражданпроект». Главный инженер проекта – И.И. Антонов. Были проведены многочисленные инженерные изыскания, учтены особенности почвенного покрова этих мест. Город надо было возводить среди болот, озёр, на песке. Грунт и земля здесь отсутствовали.

Первым заказчиком строительства Муравленко стало НГДУ «Холмогорнефть». Выделение средств на его строительство Госпланом не было предусмотрено, так как он отсутствовал в пятилетнем плане развития народного хозяйства СССР. Однако управляющий трестом «Ноябрьскнефтестрой» М.К. Михайлов убедил генерального директора производственного объединения «Ноябрьскнефтегаз» В.А. Городилова в том, что необходимо приступить к строительству Муравленко. На положительное решение в отношении начала строительства повлияло, вероятно, принятое 20 марта 1980 г. Постановление ЦК КПСС и Совета

Министров СССР «О неотложных мерах по усилению строительства в районе Западно-Сибирского нефтегазового комплекса». Оно оказалось судьбоносным и для Ноябрьска, и для Муравленко, который застраивался как единое целое и времянок практически не имел. Обязанности генерального подрядчика по их строительству были возложены на Министерство строительства предприятий нефтяной и газовой промышленности СССР [6, С. 180-181]. До 1996 г. генеральным заказчиком строительства большинства объектов жилья и соцкультбыта выступало градообразующее предприятие НГДУ «Суторминскнефть», которое в последующем передало эти функции администрации города. Генподрядчиком был строительно-монтажный трест «Ноябрьскнефтегазстрой», организованный 9 марта 1984 г. Им построены все деревянные двухэтажные дома в городе, несколько школ и детских садов, объекты жизнеобеспечения города: котельные, водозабор, канализационно-очистные сооружения, инженерные сети. На протяжении ряда лет трест «Ноябрьскнефтегазстрой» был самым крупным строительным предприятием города. Он осуществлял строительство объектов по добыче нефти и газа на Суторминском, Муравленковском, Северо-Памальяхинском и Крайнем месторождениях. В его становление огромный вклад внес первый управляющий трестом И. И. Ярчак.

Основные объемы строительства этих городов выполнили украинские строители. Первые 30 работников строительно-монтажного поезда «УкрТюменьжилстрой» приехали в поселок Муравленковский в декабре 1984 г. [2, С. 50–51]. Его работниками было построено к концу XX в. четыреста тысяч квадратных метров капитального жилья – две трети жилого фонда г. Муравленко. Здания трех школ, нескольких детских садов, банков и магазинов, ДК «Украина» также сооружены их руками. 1984 г. был ознаменован сдачей в эксплуатацию первых пятиэтажек.

Остались в памяти жителей города и в его истории имена строителей – бригадиров Н.И. Волошина и В.Г. Первухина. Плодотворно с 1985 по 1995 г. руководили строительно-монтажным трестом № 2 строительно-монтажного поезда «УкрТюменьжилстрой» В.М. Черток и В.П. Мельников. В конце XX столетия крупные тресты «Ноябрьскнефтегазстрой» и «УкрТюменьжилстрой» прекратили свою созидательную деятельность. Массовое строительство было завершено [2, С. 51]. Сформирован внешний облик города, который носит имя Виктора Ивановича Муравленко – легендарного нефтяника, возглавившего в 1965 году Главтюменьнефтегаз.

Тюменская область стала последней, но самой важной вехой его биографии. В его личном деле, хранящемся в Самарском об-

ластном государственном архиве социально-политической истории (СОГАСПИ), отражен трудовой путь, пройденный им в важнейших нефтяных регионах страны до 1965 года [11]. Грозный, Баку, Сызрань, Сахалин, Куйбышев. В этих нефтяных регионах он стал высококлассным специалистом, выдающимся организатором производства, ученым. Особо значимым был куйбышевский период. Лаконичная запись «Муравленко В. И. освобожден совнархозом 11/IX-1965 пр. № 275-к. Сов. Мин. РСФСР 3/IX-1965 № 1026 назначил начальником Главного производственного управления по нефтяной и газовой промышленности «Главтюменьнефтегаз» СНХ РСФСР» [11, Л. 38об.] означала радикальную перемену в его жизни. С этого времени у Виктора Ивановича началась сибирская эпопея освоения нефтяных и газовых залежей Западной Сибири.

Сибиряки не забыли прекрасного человека, настоящего профессионала, умелого руководителя В. И. Муравленко. Когда геологи, через год после его смерти в 1978 г. на Севере Тюменской области открыли новое месторождение нефти, начальник Главтюменьгеологии Фарман Салманов предложил назвать его именем Муравленко. В 1984 г. вновь возникший в 1975 г. безымянный населенный пункт в Пуровском районе Ямало-Ненецкого автономного округа получил название поселок Муравленковский. 5 ноября 1984 г. решением Тюменского облисполкома был образован Муравленковский сельский совет. В нем говорилось: «<...> Образовать в Пуровском районе Ямало-Ненецкого автономного округа Муравленковский сельский совет с центром в п. Муравленковский» [2, С. 9]. Муравленковский сельский совет был передан в административное подчинение Ноябрьскому городскому Совету народных депутатов. Бывший глава г. Муравленко В. Быковский в своей книге о городе пишет, что «вначале возникало немало споров по поводу названия будущего города. Одни предлагали назвать его Нефтеозерском, другие – Трехозерным, но поселку было присвоено имя В. И. Муравленко» [2, С. 44]. До этого Пуровский райисполком обратился с ходатайством к Ямало-Ненецкому окрисполкому с просьбой «наименовать вновь возникшие населенные пункты в Пуровском районе: – при Муравленковском нефтяном месторождении – поселок Муравленко. <...> Образовать Муравленковский сельский совет с центром в п. Муравленко» [2, С. 9]. В имеющихся публикациях статус населенного пункта определяется как «р.п. Муравленковский» [7, С. 97]. С реальной, содержательной стороны поселок Муравленковский явно не был сельским населенным пунктом, однако на начало 1984 г. в нем проживало всего 1600 жителей, и исходя из численности населения он не мог быть отнесен к категории рабочих посёлков. В

данном документе его статус как рабочего поселка не отражен. 5 ноября 1984 г., когда было принято решение Тюменского облисполкома об образовании Муравленковского сельсовета с центром в п. Муравленковский, считается днем рождения поселка Муравленковский, а затем и г. Муравленко.

По утверждению главного архитектора Тюменской области А.Н. Отрадного, «самыми напряженными годами были 1979–1989. Областная архитектура напоминала штаб огромной стройки, куда стекалась вся информация, координировались все вопросы проведения инженерных изысканий, проектирования и строительства новых городов, их инженерного обеспечения, масса других вопросов. Можно представить объем работы, связанный с началом проектирования и строительства 17 новых поселений» [4, С. 50]. Из 17 новых поселений, намечаемых схемой расселения 1980 г., 14 получили статус городов. В их числе Ноябрьск – 1982 г. и Муравленко – 1990 г., который фактически стал городом-спутником «старшего брата».

Оценивая сегодня «градостроительный бум» 1980-х гг. в Тюменской области, можно согласиться с оценкой Н.Ю. Гавриловой, что «появление городов-спутников <...> явилось проявлением сиюминутных интересов ведомств и было скорее порождением стихийности градостроительной политики» [4, С. 48]. Одним из последствий градостроительного бума стало появление г. Муравленко – города-спутника Ноябрьска, но не считающего себя таковым.

Открытие Суторминского, а впоследствии и Муравленковского месторождений стало решающими факторами, повлиявшими на принятие решения о развитии безымянного поселения, а впоследствии о преобразовании его в город. Он был включен в схему расселения 1980 г. Неверная, завышенная оценка запасов углеводородов Суторминского месторождения стала тем нулевым циклом, с которого и началась закладка г. Муравленко.

Получив в Приполярье статус базового города, Ноябрьск вполне мог справиться с задачами по нефтедобыче на прилегающих к нему нефтяных месторождениях и без муравленковцев. Однако город состоялся и увековечил в Сибири память о жизни и деятельности В. И. Муравленко.

Жесткая миграционная политика администрации города стабилизировала рост численности населения на уровне конца XX в. В настоящее время в нем проживает немногим более 37 тыс. чел., свыше 4-х тысяч имеют вид на жительство, временно проживают вахтовики. В г. Ноябрьске нефть и газ добывает ОАО «Газпром-Ноябрьскнефтегаз», а в Муравленко действует его филиал – «Газпромнефть-Муравленко». Им ежемесячно добывается более

650 тыс. т нефти и 400 млн. м^3 природного газа, извлекается из нефти около 150 млн м^3 попутного нефтяного газа. Общая численность работников предприятия около 2700 чел. [14].

Несмотря на суровый климат и сложную экономическую обстановку, г. Муравленко продолжает нести нефтяную и газовую вахты, постигать свою историю, которая началась с геологической ошибки в подсчете ресурсных запасов нефти на Суторминском месторождении. Не иначе как дерзновением было и возведение в Западной Сибири среди лесов, болот и рек на многолетнемерзлых породах городов Сургута, Нижневартовска, Надыма, Нового Уренгоя и других, вызванных к жизни индустриализацией Тюменского Севера. Среди них есть город, носящий имя В.И. Муравленко. Он состоялся продолжает развиваться, помня о том, что «Россия будет прирастать Сибирью».

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

1. Агеев В. Г. «Пурнефтегаз»: в начале пути... // Ветераны (воспоминания): из истории развития нефтяной и газовой промышленности. Вып. 16. М.: ЗАО «Издательство «Нефтяное хозяйство», 2004. С. 66-71.
2. Быковский В. А. Есть город на земле Ямала — Муравленко. Екатеринбург: Изд-во «Екатеринбург», 1999. 176 с.
3. Славкина М. В. Валерий Грайфер. Время не ждет. М.: Центр, 2009. 304 с.
4. Гаврилова Н. Ю. Социальное освоение нефтегазодобывающих районов Севера Западной Сибири: от концепции к реализации // Проблемы модернизации сибирского Севера: сборник научных трудов. Тюмень: ТюмГНГУ, 2011. С. 42-51.
5. Город на земле Ямала. Самара: Самарск. кн. изд-во, 1997. 64 с.
6. Донгарян Ш. С. На стройках нефтяного века (записки нефтегазостроителя). М.: ЗАО «Издательство «Нефтяное хозяйство», 2008. 432 с.
7. Карпов В. П., Колева Г. Ю., Гаврилова Н. Ю., Комгорт М. В., Тимошенко А. И. Тюменский индустриальный «взрыв»: история мегапроекта. Тюмень: «Вектор Бук», 2011. 260 с.
8. Корнилов Г. Г. Особенности формирования поселенческой сети ЯНАО в период активного промышленного освоения (1970-е — 1980-е гг.) // Проблемы модернизации сибирского Севера: сборник научных трудов. Тюмень: ТюмГНГУ, 2011. С. 92-100.
9. Крол М. М. Тюменское сражение // Ветеранская слава: Из истории развития нефтяной индустрии Самарской области: Сб. воспоминаний. Вып. 10. Самара, 2012. С. 28-42.
10. Россия: Энциклопедический справочник. М.: Дрофа, 1998. 592 с.
11. Самарский областной государственный архив социально-политической истории (СОГАСПИ). Ф. 656. Оп. 163. Д. 487.
12. Славкина М.В. Российская добыча. М.: ООО «Родина МЕДИА», 2014. 360 с.
13. Социальные факторы и особенности миграции населения СССР. М., 1978. 142 с.
14. г. Муравленко, Ямало-Ненецкий автономный округ. Официальный сайт муниципального образования. Режим доступа: www.muravlenko.com

Социокультурное строительство

УДК 94(47).84
ББК 63.3(2)

Гаврилова Надежда Юрьевна
доктор исторических наук, профессор,
Тюменский индустриальный университет,
г. Тюмень, nygavrilova@mail.ru

РОЛЬ ЧЕЛОВЕЧЕСКОГО ФАКТОРА В ИНДУСТРИАЛЬНОМ ОСВОЕНИИ СЕВЕРА ЗАПАДНОЙ СИБИРИ

В статье анализируется роль человеческого фактора в освоении нефтегазовых месторождений Западной Сибири и создании крупнейшего в стране топливно-добывающего комплекса.

Ключевые слова: нефтегазовые ресурсы, человеческий потенциал, нефтегазовый комплекс Западной Сибири.

Nadezhda Yu. Gavrilova
doctor of historical sciences, professor,
Tyumen Industrial University, Tyumen, nygavrilova@mail.ru

THE ROLE OF HUMAN FACTOR IN THE INDUSTRIAL DEVELOPMENT OF WESTERN SIBERIA

In the article there is analyzed the role of human factor in the development of oil and gas fields of Western Siberia and creation of the largest in the country fuel-extracting complex.

Key words: oil and gas resources, oil and gas complex, the North of Western Siberia, human potential.

Вторая половина XX столетия явилась мощным прорывом в индустриальном освоении Севера Западной Сибири. Создание здесь крупнейшего нефтегазодобывающего региона на основе открытия и эксплуатации месторождений углеводородного сырья стало возможным в результате целенаправленной государственной политики, одним из ведущих направлений которой явилось обеспечение новых отраслей трудовыми ресурсами.

Необходимость привлечения в районы нового промышленного освоения (РНПО) кадров соответствующей квалификации была

продиктована самой спецификой региона: малоосвоенного, труднодоступного, с суровыми природно-климатическими условиями.

Значительная часть территории Севера Западной Сибири входила в состав Тюменской области, которая простиралась от берегов Ледовитого океана до южных степей Казахстана, занимая около 1,5 млн. кв. км и включая территорию двух автономных округов – Ханты-Мансийского (ХМАО) и Ямало-Ненецкого (ЯНАО).

К началу промышленного освоения нефтегазовых месторождений (середине 1960-х годов) территория северных округов была одной из самых малонаселенных в Сибири. Если на юге области проживало 0,8 человека на 1 кв. км, то в ее северных округах – ХМАО и ЯНАО – эти показатели едва достигали 0,5 и 0,1 человека соответственно [2, С. 226]. Традиционными отраслями деятельности коренного населения Севера являлись пушной промысел, рыболовство и оленеводство. Социальная структура населения отражала отраслевую специализацию.

Правительственный курс на интенсивную разработку нефтегазовых ресурсов региона требовал первоочередного решения кадровой проблемы. Новая отраслевая специализация: геологоразведка, разработка и обустройство нефтегазовых месторождений, трубопроводное строительство, сооружение дорог и городов практически с «нуля» – все это диктовало необходимость мощного притока кадров соответствующего уровня образования и квалификации. Особые требования к составу привлеченного населения предъявляли условия РНПО. Суровые природно-климатические условия севера, с его резко-континентальным климатом, высокой заболоченностью территории, гнусом в весенне-летний период, отдаленностью от «большой земли», отсутствием элементарных бытовых условий, необходимых для жизни и отдыха – это далеко не полный перечень проблем, с которыми сталкивалось население, прибывшее на обустройство месторождений. Подобная «романтика» индустриального строительства вызывала необходимость не просто привлечения молодых кадров, полных энтузиазма, жизненных сил и энергии, но и способных выдержать испытание суровыми условиями Севера и бытовыми трудностями пионерного этапа освоения. Север привлекал сильных духом, мужественных и одержимых людей.

Ко времени начала промышленной разработки нефтегазовых ресурсов Западной Сибири страна уже пережила «нефтяной бум» Баку, Татарии и Башкирии, индустриализацию Урала и Кузбасса. Сибирь стала испытательным полигоном не только новых индустриальных методов эксплуатации нефтегазовых месторождений на необжитой территории, в краю тайги и болот, но и новых форм и методов привлечения трудовых ресурсов.

«Матрицу» будущего плацдарма промышленного обустройства северной территории «закладывали» геологи-первооткрыватели. Именно они «задали» направление, ритм и романтику освоения. Геологические партии, экспедиции являлись одновременно производственными коллективами и «кочевыми» поселенческими микрообщностями», а сами геологи в силу особенностей своей профессии, по образному выражению тюменского исследователя М.Г. Ганопольского, были «наиболее яркими представителями безместного утопического сознания», которые не только «задали региону первоначальный палаточный стандарт, окрашенный романтикой неустроенности, но и на старте процесса освоения <...> подчинили структуру расселения задачам производства» [1, С. 112].

К этому поколению геологов-первопроходцев относились Ю.Г. Эрвье – первый руководитель Главтюменьгеологии; Ф.К. Салманов, впоследствии сменивший Ю.Г. Эрвье на посту руководителя Главка; начальники геологических экспедиций и партий; рядовые геологи – все те, кто прошел «школу Березова» – первого газового фонтана на Тюменской земле, убедительно подтвердившего прогнозы о наличии нефтегазовых ресурсов в северных широтах. С их именами связаны открытия крупнейших нефтяных месторождений в Среднем Приобье, ставших «жемчужинами» не только Сибири, но и мира (таких, как Самотлорское), газовых – в районах Крайнего Севера. Одни стояли у истоков «прикладной геологии», осуществляя руководство отрасли, определяя направления и объемы геологоразведки, другие в споре с пессимистами обосновывали перспективу нефтегазоносности Западной Сибири и ее северных территорий, возглавляя научные центры и отраслевые геологические институты. Благодаря убедительной логике, решительности и уверенности академика А.А. Трофимука, Л.И. Ровнина, Н.Н. Ростовцева – корифеев геологической науки и была заложена основа нефтегазового комплекса Западной Сибири.

За каждым из них стояли коллективы «рядовых в геологии», кто своим трудом и упорством созидал крупнейшую нефтегазовую провинцию.

Вторым эшелоном в промышленном освоении Тюменского Севера были кадровые нефтяники, которые сложившимися коллективами прибывали в северные широты Среднего Приобья с территории Поволжья, нефтяных районов Татарии и Башкирии. Это было поколение 50-60-х годов, познавшее как трудности послевоенного времени, так и «воздух свободы» хрущевской оттепели. Оно относилось к особой категории «покорителей недр». Как вспоминал по этому поводу лауреат Ленинской премии

В. Грайфер: «Послевоенное время было необычайно богато на ярких, очень сильных, смелых, решительных мужчин – нефтяников» [3, С. 6].

Одним из наиболее ярких представителей этого поколения был Виктор Иванович Муравленко, на чьи плечи легло руководство нефтяной и газовой отраслью Западной Сибири. Прошедший «нефтяную школу» от должности моториста «Грознефтеразведки» до начальника управления промышленности Средне-Волжского Совнархоза (г. Куйбышев), с 1965 по 1977 г. В.И. Муравленко возглавлял Главтюменнефтегаз. Герой Социалистического труда, лауреат Ленинской и Государственной премий, он, по воспоминаниям коллег, был «высококлассный профессионал, буровик от бога». Как писал В. Грайфер, сменивший его на посту руководителя нефтегазовой отраслью Западной Сибири, В.И. Муравленко «был для людей этой профессии <...> высшим существом» [3, С. 6]. С именем В.И. Муравленко связаны главные достижения в нефтяной отрасли Западной Сибири, благодаря которым был создан крупнейший в мире нефтегазодобывающий комплекс (ЗСНГК), аналогов которому не было не только в стране, но и в мире. Неслучайно коллеги называли В.И. Муравленко «нефтяным маршалом». «Птенцами гнезда муравленского», которым выпала удача жить и работать с этим незаурядным человеком, были его последователи – В. Филановский, Ф. Аржанов, В. Грайфер – поколение соратников.

На смену геологам-первопроходцам шли не только «покорители недр» – нефтяники, газовики, но и строители. Без участия последних было немыслимо представить освоение северных широт: обустройство нефте- и газопроводов, сооружение мостов и дорог, строительство городов и рабочих поселков.

Промышленное и социальное освоение Тюменского Севера начиналось практически с нуля, с «чистого листа», как говорили сами строители: в краю тайги, топи и болот, полного бездорожья, отсутствия не только базы стройиндустрии, но и кадров строителей. В этих условиях колоссальное значение приобретал личностный фактор, поскольку ритм создания Западно-Сибирского нефтегазового комплекса (ЗСНГК), связанный со становлением мощной строительной индустрии, во многом зависел от личности первого руководителя отрасли. Именно этот фактор позволял ускорить темпы обустройства нефтяных и газовых месторождений, строительства нефтяных и газовых магистралей, городов, дорог, аэропортов, баз нефтяной индустрии.

Первым руководителем строительной отрасли региона был назначен Алексей Сергеевич Барсуков, участник Великой От-

ечественной войны, имеющий значительный опыт руководящей работы в строительной индустрии. Алексей Сергеевич прибыл в Тюменскую область в 1964 г., как особо уполномоченный министра газовой промышленности, с целью организации в Тюмени строительного главка. Имея большие полномочия, А.С. Барсуков «спокойно, со знанием дела, без шума и суеты, используя свой огромный опыт нефтегазового строителя», – как вспоминал впоследствии В. Абазаров, лауреат Ленинской премии, – «изучил обстановку в области нефтегазового строительства. Для этого он объехал все нефтяные и газовые районы: Шаим, Сургут, Нефтеюганск (Усть-Балык), Мегион, Нижневартовск...» [3, С. 70]. Итогом этих поездок стало создание трестов «Сургутгазстрой», «Нефтеюганскгазстрой», «Мегионгазстрой», а в Тюмени – территориального строительного управления «Тюменьгазстрой», преобразованного в дальнейшем в Главтюменнефтегазстрой. Так была заложена структура мощной впоследствии нефтегазовой строительной отрасли. Руководителем главка был назначен А.С. Барсуков.

Встав во главе одного из ведущих подразделений области, участвующего в промышленном освоении северных территорий, он начинал практически с нуля, но за относительно короткое его пребывание на Тюменской земле (1964–1970 гг.) им было создано девять строительных трестов. По утверждению коллег, стоящих у истоков строительной отрасли региона, «только стратег с опытом Алексея Сергеевича в короткие сроки смог сдвинуть такую непосильную глыбу, как обустройство Крайнего Севера». Если на начальном этапе в составе главка трудилось всего полторы тысячи строителей, то в 1970 г. – уже более 26 тысяч [3, С. 74, 76, 77].

По воспоминаниям ветерана Главтюменнефтегазстроя Анны Хохловой, «в коллективе его называли «дедом», но не потому, что он был старше многих по возрасту, а уважительно. Иначе просто нельзя было относиться к такому мудрому человеку, который понимал каждого с полуслова, а обстановку оценивал с полувзгляда» [3, С. 74].

Как вспоминает другой ветеран освоения нефтегазовых ресурсов Севера А. Чинчевич: «Особенно много внимания Барсуков уделял Сургуту. Уже в те годы он понимал, что Сургут – это большие перспективы... Инициатором многих полезных начинаний в те годы был Сургут. Именно здесь построены первые установки по выпуску перлита, по изоляции труб теплотрасс в битумно-керамзитовой оболочке. Здесь были внедрены многие инженерные новшества по освоению нулевых циклов зданий и сооружений, положено начало индустриализации строительства

нефте- и газопроводов. А. Барсуков глубоко вникал в ход строительства пусковых объектов, его цепкая память держала в уме состояние дел в каждом тресте и управлении, он хорошо разбирался в людях, не боялся доверять молодым. В то же время был строгим» [3, С. 77].

Обладая неординарным талантом организатора, богатым жизненным опытом, А.С. Барсуков в сложный период создания строительных коллективов сумел сплотить вокруг себя инициативных руководителей строительных подразделений, которые стали особой гордостью Главтюменнефтегазстроя. Именно из этого главка вышли Ю.П. Баталин, с именем которого связано внедрение блочно-комплектного метода строительства, – заместитель министра Миннефтегазстроя (1972–1983 гг.), с 1985 г. заместитель председателя Совета Министров СССР и одновременно председатель Госстроя СССР; В. Чирсков – будущий министр Миннефтегазстроя и многие другие, кто «прошел школу А.С. Барсукова».

По утверждению В. Чирскова, называвшего А.С. Барсукова «своим учителем», именно он «заложил основы создания нефтяной и газовой промышленности в Западной Сибири. Зерно первых строительных коллективов проросло, и в конце восьмидесятых годов XX века на территории Тюменской области работало 68 строительных трестов Миннефтегазстроя, в которых трудились 234 тысячи человек» [3, С. 77-78].

«Поколение соратников» – так называли нефтяников, строителей, газовиков – тех, кто в небывало короткие сроки в сложнейших природно-климатических условиях Севера на безлюдных пространствах Западной Сибири создали главную топливно-добывающую базу страны – Западно-Сибирский нефтегазодобывающий комплекс.

Это первое поколение пионеров освоения сырьевых ресурсов Севера ехало в Сибирь не за «длинным рублем», а по зову сердца и долгу совести. Благо страны и честь мундира были для представителей этого поколения не парадными словами, а проявлением долга (прежде всего – профессионального) и человеческого достоинства. «Они жили в балках и бараках, мерзли на зверском холоде, подставляя плече друг другу в сложнейших ежедневных ситуациях...» [3, С. 6], но именно благодаря их труду и упорству осваивалось необжитое пространство Сибирского Севера, сооружались новые города и поселки, прокладывались нефте- и газопроводы, формировался топливно-добывающий комплекс.

Наряду с опытными нефтяниками и строителями, прошедшими «нефтяную школу» в традиционных нефтяных районах

Баку и Поволжья, в северные широты прибывало новое молодое поколение «романтиков» из различных районов страны: Урала и Западной Сибири, Казахстана и Украины. Эти регионы страны наряду с Башкирией и Татарией обеспечивали основной приток населения в РНПО. Если в первое десятилетие формирования ЗСНГК (1960–1970-е гг.) центром притяжения мигрантов было Среднее Приобье, где в основном находились нефтяные месторождения, то в последующее десятилетие, в связи с активным обустройством газовых месторождений, зона миграционного притяжения значительно расширилась, охватывая районы Крайнего Севера – территорию ЯНАО, где были более суровые природно-климатические условия.

1970–1980-е годы внесли изменения не только в географию освоения, темпы и методы эксплуатации нефтегазовых ресурсов, но и в политику привлечения трудовых ресурсов, что было связано с широким использованием вахтово-экспедиционных методов труда. Менялась и система ценностей тех, кто участвовал в освоении этих ресурсов. На смену поколению «романтиков» приходило поколение «прагматиков». Как свидетельствовали социологические опросы, главными стимулами приезда в РНПО Севера Западной Сибири для представителей этого поколения являлись не столько мотивы, связанные с «участием в освоении природных богатств края» или участием в «реализации грандиозного проекта создания ЗСНГК», сколько стимулы «быстрого карьерного роста», и гораздо в большей степени – материальные факторы. При этом участие в индустриальном освоении Севера зачастую рассматривалось как «временное», поскольку главным являлось стремление заработать «северные» надбавки, стаж, а затем «обустроиться» в более благоприятном для постоянного проживания регионе страны.

Во многом представители этого поколения породили психологию «покорителей недр», которая ассоциировалось с понятием «временщики». Это был особый тип людей, у которых не только в сознании, но и укладе жизни доминировала установка на временное пребывание на Севере. Однако, несмотря на прагматическую ментальность, а нередко и бытовую неустроенность, и поколение 70-80-х годов было тем «человеческим потенциалом», которое строило города, прокладывало дороги, трассы нефте- и газопроводов, осваивало природные ресурсы, создавая мощный индустриальный потенциал на Севере Западной Сибири. Благодаря труду этих «покорителей недр» Западно-Сибирский нефтегазовый регион занял к середине 1980-х гг. ведущее место в экономике страны. Если в середине 1980-х на его долю

приходилось 65% союзной добычи нефти и 63% газа, то к началу нового столетия из недр Тюменской области добывалось 66% российской нефти и газового конденсата и 92% природного газа [3, С. 4]. От режима работы Западно-Сибирского нефтегазового комплекса зависело не только обеспечение страны углеводородным сырьем, но и ее внешнеполитическое положение, поскольку западно-сибирские нефть и газ являлись основным источником получения конвертируемой валюты. Таковой остается роль региона и в настоящее время.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

1. Ганопольский М. Г. Региональный этос: истоки, становление, развитие. Тюмень: ТюмГНГУ, 1998. 160 с.
2. Очерки истории Тюменской области. Тюмень: ТюмГУ, 1994. 271 с.
3. Соратники: Поколение Виктора Муравленко. Тюмень: Изд-во Ю. Мандрики, 2002. 400 с.

*****

УДК 371.62 (571.122): 727(091) «1965/1991»
ББК 74.03(2-6Хан) + 38.712(2-6Хан)

Кирилюк Денис Валериевич
кандидат исторических наук, доцент, заведующий кафедрой истории России, Сургутский государственный университет, г. Сургут, DenKik@rambler.ru

ДОСТИЖЕНИЯ И ТРУДНОСТИ СТРОИТЕЛЬСТВА ШКОЛ В ЮГРЕ В 1965–1991 гг.

В статье изучаются итоги школьного строительства в Ханты-Мансийском округе от начала промышленной добычи нефти до распада Советского Союза. Автор исследует динамику изменения типов общеобразовательных учреждений в регионе, числа городских и сельских школ, материалов, из которых строились новые здания. Кроме того, в работе анализируются основные проблемы работы строительных организаций по возведению новых школьных объектов. Делается вывод о том, что наибольшие успехи в школьном строительстве в Югре произошли в конце рассматриваемого периода.

Ключевые слова: школьная сеть, школьные здания, строительство школ, заказчик, подрядчик, стройматериалы, качество возводимых объектов.

Denis V. Kirilyuk
candidate of historical sciences, associate professor,
head of the Department of history of Russia,
Surgut State University, Surgut, DenKik@rambler.ru

THE ACHIEVEMENTS AND DIFFICULTIES OF SCHOOL BUILDING IN YUGRA IN 1956–1991 YEARS

The results of school building In Khanty-Mansi region from the beginning of industrial oil production till the Soviet Union disintegration are studied in this article. The author studies the dynamics of changes in types of educational establishments in the region, the number of urban and rural schools, the materials which were used in the construction of new buildings. Besides the major problems in the construction of new school buildings are analysed in the article. The result of the work is that the main achievements in school building in Yugra were at the end of studied period.

Key words: school list, school buildings, schools construction, customer, contractor, building materials, quality of construction projects.

Работа выполнена при финансовой поддержке РГНФ (грант № 16-11-86008), тип проекта: «а(р)».).

В середине 1960-х гг. Ханты-Мансийский округ вступил в новую полосу своего развития, что было связано с началом нефтегазодобычи в регионе. Экономические задачи, поставленные перед руководством Югры, неизбежно способствовали большим изменениям в социальном и культурном развитии края. Для общеобразовательных школ Ханты-Мансийского автономного округа эти изменения проявились, прежде всего, в значительном увеличении количества молодежи, школьного возраста, которую необходимо было обучать.

При этом система школьного образования региона встретила начало новой эпохи в непростом положении. С одной стороны, школьная сеть Ханты-Мансийского автономного округа к середине 1960-х гг. была представлена внушительным числом общеобразовательных учреждений. Так, в 1965 г. в округе функционировало 238 школ, в том числе 122 начальных, 85 восьмилетних и 29 средних, в которых обучалось 39748 учащихся [4, Ф. 5, Оп. 1, Д. 454, Л. 1-2]. Средняя наполняемость югорских школ составила, таким образом, 167 учеников.

Вместе с тем обращает на себя внимание тот факт, что подавляющее большинство имевшихся в регионе школ (87% от всего

фонда) относились к начальным и восьмилетним, и, следовательно, были рассчитаны на незначительное количество учащихся. Число же средних школ, которые строились, как правило, в крупных населенных пунктах районного значения, составляло соответственно только 13%.

Более того, немалая часть общеобразовательных учреждений Ханты-Мансийского национального округа располагалась в аварийных или приспособленных помещениях. Например, в 1965 г. только в Ханты-Мансийском районе в аварийных помещениях располагались 10 начальных и восьмилетних школ, два интерната и 7 школьных мастерских. Еще 3 интерната располагались в арендованных помещениях [4, Ф. 5, Оп. 1, Д. 512, Л. 83]. Учитывая же тот факт, что миграционный приток на территорию Югры стремительно возрастал, единственным выходом могло быть только строительство новых школ.

Чего же удалось добиться строительным организациям и школьному руководству Ханты-Мансийского округа в данном направлении за последующие два с половиной десятилетия? Во-первых, это значительное увеличение общего количества построенных в Югре общеобразовательных учреждений. Динамика изменений представлена в таблице № 1.

Таблица 1 — **Изменение численности школ Ханты-Мансийского округа в 1965—1991 гг. Составлена по данным: [4, Ф. 5, Оп. 1, Д. 454, Л. 1-2; Д. 526, Л. 1; Д. 583, Л. 1; Д. 666, Л. 1; Д. 776, Л. 3; Д. 910, Л. 5].**

	1965 г.	**1970 г.**	**1976 г.**	**1980 г.**	**1985 г.**	**1991 г.**	**Процент изменения**
Общее количество школ в крае, в т.ч.:	238	215	200	202	251	343	+44%
Начальных школ	122	77	43	30	37	60	−51,8%
Восьмилетних школ	85	76	70	62	59	39	−54,1%
Средних школ	29	60	84	100	144	229	+789,6%
Городских школ	48	60	77	85	131	212	+441,7%
Сельских школ	190	150	123	117	120	131	−31%
Общее количество учащихся в школах	39748	58865	75862	95688	157187	231988	+583,6%
Среднее количество учащихся в школе	167	274	379	473	626	676	+404,8%

Как мы видим из таблицы, общее количество школ в Ханты-Мансийском округе в 1965–1991 гг., на первый взгляд, выросло незначительно, менее чем на 45%. Однако в разрезе изменения типов общеобразовательных учреждений можно увидеть, что в составе школьной сети региона, благодаря деятельности строительных организаций Югры, произошли колоссальные качественные перемены. Значительное сокращение (более чем наполовину) числа начальных и восьмилетних школ в крае сопровождалось еще более масштабными изменениями количества средних школ. В 1991 г., по сравнению с 1965 г., их было больше почти в 8 раз.

Не менее важным был и тот факт, где именно располагались данные школы. Нетрудно подсчитать, что если в начале рассматриваемого периода городские школы составляли лишь 20,2% от всей школьной сети, то в 1991 г. – 61,8%. Общее же число сельских школ сократилось почти на треть, а городских – увеличилось в 4,5 раза. Наряду с этим, почти в шесть раз увеличилось общее количество учащихся в югорских школах и более чем в 4 раза – средняя наполняемость каждой школы. Более того, в некоторых молодых городах Югры, например, в Урае, где преобладали крупные, средние школы, уже в 1985/1986 уч. г. средняя наполняемость школ превысила 1100 человек! [4, Ф. 5, Оп. 1, Д. 770. Л. 37]. Это свидетельствует о правоте тезиса И. Н. Стася о тесной связи процесса урбанизации и роста уровня образования населения в Тюменской области [6, С. 168].

Неуклонно нарастали и темпы самого школьного строительства. Если в 1965 г. в округе одномоментно строились 17 новых школ на 5256 мест [4, Ф. 5, Оп. 1, Д. 458, Л. 85], то, к примеру, в 1974 г. в Югре одновременно строилось уже свыше 20 школ на 15 тысяч мест. Даже в течение XI пятилетки (1981–1985 гг.), в округе было построено за счет всех источников финансирования 75 новых школ на 51 тысячу ученических мест, тогда как планировалось ввести только 50 тысяч [4, Ф. 5, Оп. 1, Д. 771, Л. 7]. То есть в пятилетку, которую принято считать предкризисной, план по вводу в строй ученических мест в ХМАО был перевыполнен. Что же касается периода «перестройки», то, как мы видим из таблицы, именно здесь было построено наибольшее число школ (92 новых учреждения), что свидетельствовало о сохранении высоких темпов школьного строительства в регионе даже несмотря на нараставшие трудности развития государства.

Более того, изменился и материал, из которого изготавливали школы. В середине 1960-х гг. в Югре по-прежнему доминировали деревянные здания небольшой вместимости. По данным окружного отдела народного образования, в 1965/1966 уч. г. в

Сургуте, Нефтеюганске, Урае, Игриме строились именно школы в деревянном исполнении вместимостью не более чем на 320 мест каждая. Ни в одном из этих поселков не строились школы в кирпичном исполнении на 536 или 964 места [4, Ф. 5, Оп. 1, Д. 458, Л. 120]. Поэтому Окружной отдел народного образования (окроно) требовал немедленно начать в 1966 г. строительство школ в г. Сургуте на 964 места и Нефтеюганске на 536 мест, что было предусмотрено планом 1965 г. [4, Ф. 5, Оп. 1, Д. 458, Л. 140].

К началу 1970-х гг. общая ситуация с типами возводимых школьных зданий и их вместимостью стала заметно меняться. Уже в 1970 г. в планах капитального строительства школ по населенным пунктам нефтегазопромысловых управлений и экспедиций на 1970–1975 гг. стали появляться школы очень большой, невиданной ранее вместимости – на 1176, 1280 и 1360 мест. Например, только в г. Сургуте предполагалось построить 4 школы по 1280 ученических мест, еще 4 подобных школы должны были быть построены в Нефтеюганске и Нижневартовске. Две школы по 964 места были запланированы для возведения в г. Урай. В остальных населенных пунктах Югры планировались школы по 640 посадочных мест. Даже в маленьких населенных пунктах края, таких как Вах, Горноправдинск и Чеускино были запланированы школы не менее чем на 320 ученических мест [4, Ф. 5, Оп. 1, Д. 512, Л. 21], что было двое больше, чем средняя наполняемость школы Югры в середине 1960-х гг.

Все это позволило в 1970-е гг. значительно преобразить внешний облик немалой части югорских школ. Наиболее заметно этот процесс шел в городах интенсивного нефтегазового освоения. Например, уже в 1974 г. в г. Урай числились только школы в брусчатом, асбестно-цементном и кирпичном исполнении. Даже самые старые из них едва перевалили за десятилетний срок постоянной эксплуатации [4, Ф. 5, Оп. 1, Д. 568, Л. 25]. В годы перестройки, как видно из приведенной выше таблицы, в Югре уже доминировали крупные, средние школы. Общее количество ученических мест в таких школах уже крайне редко было меньше 1176-ти, но появились и школы ещё большей вместимости – на 1568 мест [4, Ф. 5, Оп. 1, Д. 770, Л. 5], построенные из кирпича и из панелей.

Исходя из данных фактов, можно сказать, что в рассматриваемый период в школьном образовании Ханты-Мансийского округа произошли принципиальные изменения, означавшие переход от небольших, сельских школ к большим городским школам. Данные факты свидетельствовали о происходивших в Югре урбанизационных процессах, превративших Сургут, Ниж-

невартовск, Нефтеюганск и Ханты-Мансийск в основные центры школьного образования региона.

За счет чего удалось добиться столь впечатляющих успехов? Пожалуй, здесь можно выделить несколько ключевых факторов. Во-первых, это деньги. Новое, стратегически важное положение Ханты-Мансийского округа способствовало большим финансовым и материальным вливаниям в регион, позволившим преобразить школьную сеть края. Недостаток средств, бывший одной из основных проблем преобразовательной деятельности в Советском Союзе, в это время касался Югры в меньшей степени. Несмотря на то, что приоритет в вопросах капитального строительства отдавался в первую очередь строительству непосредственно промышленных объектов, а также жилья, деньги на строительство новых школ имелись.

Во-вторых, в 1965–1991 гг. качественно изменился и состав строительных организаций, занимавшихся возведением новых школьных объектов. Так, заметная эволюция произошла в данный период в списке заказчиков нового школьного строительства. В Советском Союзе, как известно, роль заказчиков социально значимых объектов далеко не всегда выполняло государство. Часть этих функций перекладывалась на промышленные и сельскохозяйственные предприятия страны. Не была исключением и территория Югры. При этом доля бюджетных ассигнований составляла порой менее 20%! [4, Ф. 5, Оп. 1, Д. 458, Л. 113].

В середине 1960-х гг. основными заказчиками строительства новых помещений для школ, помимо бюджета, были многочисленные сельскохозяйственные и лесопромышленные организации. Например, в Ханты-Мансийском районе среди них выделялись местные совнархозы и леспромхозы, школьные объекты которых строились быстрее, чем по линии других хозяйственных организаций [4, Ф. 5, Оп. 1, Д. 458, Л. 111]. Вместе с тем, эти организации регулярно критиковались руководством народного образования Югры за слабую помощь в вопросах школьного строительства в крае [4, Ф. 5, Оп. 1, Д. 458, Л. 129]. Например, в Березовском районе в 1965 г. местный совхоз был раскритикован районо за то, что не оказывал никакой практической помощи школе [4, Ф. 5, Оп. 1, Д. 458, Л. 149].

В середине 1970-х гг. состав заказчиков строительства новых школ в Ханты-Мансийском национальном округе заметно преобразился. Так, в 1974 г. в строительстве 17 новых школ в Югре принимали участие различные НГДУ. В Мегионе, Нижневартовске, Нефтеюганске, Сургуте и Урае это были объединения – «Мегионнефть», «Юганскнефть», «Сургутнефть», «Ша-

имнефть» [4, Ф. 5, Оп. 1, Д. 512, Л. 62]. Кроме того, в данном списке выделялись также трест «Сургутгазстрой», «Тюменьгазпром», Министерство путей сообщения, «Трубопроводстрой» и лишь три лесопромысловых хозяйства (Кондинское, Зеленоборское и Акрышское) [4, Ф. 5, Оп. 1, Д. 568, Л. 36]. При этом лесопромысловые хозяйства края, как правило, финансировали объекты малой мощности, небольшие школы, либо пристрои к ним [4, Ф. 5, Оп. 1, Д. 568, Л. 36]. Роль же ведущих заказчиков нового школьного строительства в регионе окончательно взяли на себя крупные промышленные, преимущественно, нефтегазодобывающие предприятия.

Представляет определенный интерес и тот факт, что в начале 1970-х гг. в числе подрядчиков строительства школьных объектов стали возникать крупные строительные тресты, такие как «Сургутгазстрой» и «Юганскгазстрой». Именно они строили Сургутскую школу-интернат и Сытоминский интернат [4, Ф. 5, Оп. 1, Д. 512, Л. 41]. Любопытно и то, что именно у этих подрядчиков в 1970 г. был наибольший процент освоения государственных средств. Так, в августе он составили у компании «Сургутгазстрой» 114,8% от первоначально запланированных средств, а у компании «Юганскгазстрой» – 88% [4, Ф. 5, Оп. 1, Д. 512, Л. 61]. Эти цифры можно считать подтверждением ответственного отношения названных подрядчиков к своей работе.

Более того, по мнению властей округа, трест «Сургутгазстрой» проявлял ценную инициативу по строительству школ и интернатов в национальных населенных пунктах. Именно он построил, например, в 1970 г. школу на 320 мест в поселке Угут [4, Ф. 5, Оп. 1, Д. 512, Л. 64]. Вместе с тем, пока эти организации не доминировали, а лидером по числу подрядов на школьные объекты было предприятие «Ремстройгруппа» [4, Ф. 5, Оп. 1, Д. 512, Л. 41]. Подрядчики из числа сельскохозяйственных и лесопромысловых предприятий в середине 1970-х гг. строили в основном небольшие, удаленные школы [4, Ф. 5, Оп. 1, Д. 568, Л. 36].

К началу перестройки некоторые из них стали открыто признаваться в своей неспособности оказывать действенную материальную помощь своим подшефным школам, в том числе и в выполнении каких-либо строительно-монтажных работ. Например, в 1985 г. в подобном положении оказался совхоз «Кондинский» по отношению к Леушинской школе-интернат. В итоге было принято решение назначить для этой школы дополнительным базовым предприятием СУ-75 треста «Тюменьгазстрой» г. Урай [4, Ф. 5, Оп. 1, Д. 770, Л. 48].

Тем не менее школьная сеть Югры в 1965–1991 гг. испытывала многочисленные, а порой и критические трудности, связанные с обеспеченностью учащихся края необходимыми школьными помещениями. Ведь известно, что мест в школах Ханты-Мансийского округа к концу рассматриваемого периода все равно продолжало не хватать. Из документов окроно мы узнаем, что в 1969/1970 уч. г. в Югре 20 тысяч школьников обучались во вторую смену. Причем ежегодно численность учащихся во второй смене увеличивалось в среднем на две тысячи человек [4, Ф. 5, Оп. 1, Д. 512, Л. 65]. То есть почти 34% югорских детей учились в школе после обеда. В конце рассматриваемого периода, несмотря на все усилия государственно-партийных органов региона, школьных властей и строительных организаций, появление десятков новых и просторных школ, ситуация со сменностью занятий детей в Ханты-Мансийском автономном округе не только не улучшилась, а наоборот, ухудшилась. Так, в 1988 г. местные партийные органы с тревогой отмечали, что «запланированный ввод школ к началу учебного года не обеспечен. И теперь уже 38 процентов школ занимаются в две смены, более 6,5 тысяч учащихся – в третью» [3, Ф. 107, Оп. 1, Д. 2766, Л. 16].

Учитывая тот факт, что общее число учащихся в 1988 г. в Югре достигло 190,5 тыс. чел. [4, Ф. 5, Оп. 1, Д. 851, Л. 1], выходит, что 75 тысяч детей занимались во вторую смену и 6,5 тысяч – в третью. В абсолютном выражении количество детей, занимавшихся во вторую смену, выросло, по сравнению с 1969/1970 уч. г. почти в 4 раза. В относительном выражении – на 4%. Данная ситуация, тем не менее, была не одинаковой в различных районах округа. Например, в школах Кондинского района в 1980 г. 86% учащихся занимались в одну смену [4, Ф. 5, Оп. 1, Д. 675, Л. 148], то есть лишь 14% детей приходили на занятия после обеда. Выходит, что в районах с меньшим притоком населения вопросы перевода школ на односменный режим работы решались с большим успехом.

В чем здесь было дело? Почему, несмотря на внимание со стороны государства, появление мощных заказчиков из числа крупных нефтегазовых предприятий и профессиональных подрядчиков не удалось добиться большего?

Основной проблемой, как указывают документы, в школьном строительстве в Югре была проблема недоосвоения средств, выделяемых заказчиками. Данная проблема проявлялась в разной степени на протяжении всего рассматриваемого периода. Наиболее острой она была во второй половине 1960-х гг., когда в течение года не осваивалось порой и трети, выделяемых на стройку средств. Например, в 1965 г. из 3 млн. 337 тыс. руб.,

выделенных по линии бюджета и всех ведомств на данные нужды в Югре, было освоено за первое полугодие лишь 660 тыс. руб. В том числе из 584 тыс. рублей бюджетных средств было освоено только 95,3 тыс. руб. [4, Ф. 5, Оп. 1, Д. 458, Л. 113]. То есть 19,77% и 16,3% соответственно.

В некоторых случаях из-за подобных недоработок условия для обучения школьников были особенно неблагоприятными. К примеру, в пос. Светлый была открыта восьмилетняя школа, в которой обучалось 235 учащихся. Школа временно размещалась в приспособленном помещении и остро нуждалась в строительстве собственного. Деньги на строительство нового школьного здания выделил комбинат «Тюменьлес» (45 тыс. руб.). Однако за 1964 г. реально было освоено лишь 3,1 тыс. рублей [4, Ф. 5, Оп. 1, Д. 458, Л. 16-17], что составляло менее 7% от всей суммы. При этом школьные власти региона считали, что в Ханты-Мансийском автономном округе в это время имелись все возможности для того, чтобы выполнить и перевыполнить обязательства по вводу новых школ. Но этого, тем не менее, не происходило.

В середине 1970-х гг. подрядчикам школьного строительства удалось добиться некоторых успехов в возведении новых школьных зданий в соответствии с первоначальными планами. В информации о ходе строительства школ все чаще стали появляться отчетные фразы «работы ведутся, задержки нет», «монтаж стен, задержки нет». Особенно это касалось строительства школ в крупных населенных пунктах региона [4, Ф. 5, Оп. 1, Д. 568, Л. 37-40]. Более того, текущая отчетность окружного отдела народного образования указывает, что строительные организации региона сумели частично преодолеть проблему недоосвоения средств, выделяемых на школьное строительство. Например, в 1974 г. в Югре из 3 млн. 299 тыс. руб., выделенных на данные нужды, за полгода было освоено уже 1 млн. 600 тыс. [4, Ф. 5, Оп. 1, Д. 568, Л. 92], то есть 48,5%.

Тем не менее, в целом положение дел в этом вопросе было по-прежнему далеким от идеала. Причем, как показывают отчеты, наибольшие проблемы возникали при строительстве тех школ, которые располагались в удаленной сельской местности и подрядчиками которых выступали сельскохозяйственные и лесопромысловые объединения Ханты-Мансийского автономного округа. Например, в том же 1974 г. школа в поселке Юмас не строилась вообще, а школа в поселке Высокий Мыс за первое полугодие имела такой объем выполненных работ, что возникали серьезные проблемы с ее своевременным вводом в эксплуатацию. Отвечали за эти стройки Кондинский лесокомбинат и Объединение совхозов [4, Ф. 5, Оп. 1, Д. 568, Л. 92].

В чем же было дело? Были ли у руководителей строительных организаций какие-то объективные причины для столь медленного освоения средств на строительство новых школ? Конечно же, были. По словам А.Л. Сидорова, бывшего в 1975–1988 гг. прорабом, начальником участка и главным инженером треста «Сургутгазстрой», дело заключалось в двух основных вещах. Во-первых, многочисленные планы по строительству объектов самой разной направленности со стороны министерств и ведомств СССР часто тормозились отсутствием необходимой проектно-сметной документации. Проектно-строительные институты просто не успевали ее готовить, в связи с чем стройки не могли начаться [5, Л. 1].

Подтверждением этих слов является титульный список строительства интернатов за счет бюджета на 1971–1974 гг., в котором лишь у пяти возводимых объектов из 17 имелась на момент начала строительства вся необходимая документация (29,4%). Еще у двух образовательных учреждений эти сметы необходимо было пересчитать. А у 11-ти возводимых учреждений ее и вовсе не имелось (64,7%) [4, Ф. 5, Оп. 1, Д. 512, Л. 41]. Начинать строительство в подобных условиях было фактически невозможно.

Второй проблемой, по словам А. Л. Сидорова, были трудности с транспортировкой необходимых строительных материалов в Югру. Поставки грузов, в условиях отсутствия железной дороги и слабого авиационного сообщения, осуществлялись в основном в летний период речным путем. Наиболее важные грузы, например, продукты питания удавалось за короткий навигационный период доставить в регион, а вот строительным материалам места на бортах речных судов часто попросту не оказывалось [5, Л. 2].

Неслучайно, проблема нехватки строительных материалов довольно часто становилась камнем преткновения в вопросе о своевременном вводе в эксплуатацию новой школы. Например, в середине 1960-х гг. во время подготовки школ к новому учебному году крайне остро ощущался недостаток строительных материалов: олифы, краски, белил, извести, потому что по линии Главснабсбыта стройматериалы выделялись только на вновь строящиеся объекты за счет бюджета [3, Ф. 107, Оп. 1, Д. 2078, Л. 2].

Если же учесть, что, как уже упоминалось выше, значительное число школ в округе в рассматриваемый нами период вводилось за счет инициативного строительства отдельных предприятий, то их стройки, выходит, нужными стройматериалами и вовсе никак в это время не обеспечивались. Не хватало также иных важных материалов, например, оборудования для центрального отопления. В целом оборудование для школ Югры выделялось в недостаточном количестве [4, Ф. 5, Оп. 1, Д. 458, Л. 122].

Недостаток строительных материалов для школьного строительства не был ликвидирован в Югре и в последующие годы. Например, в 1974 г. из-за отсутствия необходимых строительных материалов было приостановлено строительство школы на 964 места в поселке Нягань Октябрьского района [4, Ф. 5, Оп. 1, Д. 568, Л. 31]. Возникли также серьезные опасения по поводу того, что может не хватит кирпича для строительства школы в поселке Игрим [4, Ф. 5, Оп. 1, Д. 568, Л. 92]. Не хватало его и в поселке Октябрьский [4, Ф. 5, Оп. 1, Д. 458, Л. 94].

Лишь строительство железных дорог на Севере Тюменской области во второй половине 1960-х – 1970-е гг. позволило ускорить доставку необходимых стройматериалов для школ Ханты-Мансийского округа. Исследователь М.А. Авимская справедливо отмечает, что только благодаря вводу эксплуатацию участка железной дороги Тюмень – Тобольск, протяженность водного пути до Сургута сократилась с 2200 до 990 километров. Уже в 1971 г. по этой дороге на север было перевезено 152 млн. тонн грузов, из которых 145 млн. тонн были предназначены для нужд строительства [2, С. 99]. То есть именно для перевозки стройматериалов создание железной дороги имело особенную ценность. В августе 1975 г. из Тюмени в Сургут прибыли первые пассажирский и грузовые поезда, что, открывало перспективы строительства железнодорожных веток до Нижневартовска и Уренгоя [1, С. 157]. Технические препятствия для поставок материалов и оборудования для школ были окончательно преодолены, что стало одной из причин успехов школьного строительства в 1980-е гг.

К названным проблемам следует добавить и третью проблему – кадровую. Как указывают данные, в 1960-е гг. у ряда строительных организаций края не хватало профессиональных кадров строителей для того, чтобы строить школы. Например, в Березовском районе в это время сообщали, что школьное строительство почти не ведется из-за отсутствия строительных бригад [4, Ф. 5, Оп. 1, Д. 458, Л. 149]. Такие бригады приходилось приглашать из других районов страны, использовать на стройках комсомольские и студенческие строительные отряды.

В отдельных случаях, как указывают документы, подобные решения приводили и появлению серьезных ошибок в работе подрядчиков. Так, например, в 1968–1970 гг. тяжелая ситуация сложилась при строительстве школы на 320 мест в поселке Светлый Березовского района. Заказчиком строительства выступило газопромысловое управление «Игримгаз», а подрядчиком – комсомольско-молодежное СМУ № 1. Проектная стоимость школы оценивалась в 529,6 тыс. рублей [4, Ф. 5, Оп. 1, Д. 512, Л. 66].

Для строительства этой школы имелось все необходимое – стройматериалы и рабочая сила. И, тем не менее, строительство школы было приостановлено. Оказалось, что в 1968 г. при закладке фундамента не было учтено качество песка на бетон для фундамента. Песок оказался очень мелким с большим процентом примесей глины. Вследствие этого фундамент оказался некачественным. Ко всему прочему, он оказался залит выше проектируемой точки. В 1969 г., после возведения первого этажа, в здании появились трещины, а фундамент начал крошиться. Летом его укрепить было нельзя, т.к. почвы «плыли», поэтому пришлось ждать до зимы [4, Ф. 5, Оп. 1, Д. 512, Л. 66]. На наш взгляд, в данном случае сказался в полной мере недостаток профессионализма комсомольско-молодежного СМУ.

То есть у строительных организаций Югры попросту не хватало собственных производственных мощностей для того, чтобы одновременно возводить сразу несколько больших объектов. Так, например, в 1965 г. начальник Кондинского СМУ И.К. Шамшурин вел одновременно строительство нескольких объектов просвещения, поэтому почти ничего не сделал по строительству Леушинской школы-интерната. Однако обещал освоить выделенные на ее строительство деньги после окончания строительства Междуреченской школы [4, Ф. 5, Оп. 1, Д. 458, Л. 121].

Поэтому часть руководителей строительных организаций пытались объяснить задержки в строительстве в 1960-е гг. наличием очередности ввода тех или иных объектов в эксплуатацию. Например, начальник Октябрьского СМУ тов. Бурбелло освоил лишь незначительную часть средств и при этом убеждал местный райком КПСС и исполком райсовета, что задержки в строительстве объяснялись тем, что объект не относился к пусковым, то есть к первоочередным [4, Ф. 5, Оп. 1, Д. 458, Л. 114]. И это притом, что речь шла о строительстве единственной новой школы в Октябрьском районе, а дети, ожидая окончания этого строительства, обучались в трех разных зданиях [4, Ф. 5, Оп. 1, Д. 458, Л. 120].

Однако и строительство пусковых объектов осуществлялось в рассматриваемое время в округе с аналогичными задержками. Например, в Кондинском районе из 9-ти строившихся в середине 1960-х гг. школ, семь относились к пусковым. Но по ним также из 686 тыс. руб., выделенных на строительство, за полгода 1965 г. было освоено только 175 тыс. [4, Ф. 5, Оп. 1, Д. 458, Л. 114] или 25,5%.

В 1970-е гг., несмотря на общее социально-экономическое развитие Югры, в школьном строительстве в регионе сохранял-

ся дефицит рабочей силы. Например, в 1974 г. по этой причине были приостановлены работы по Болчаровской школе Кондинского района [4, Ф. 5, Оп. 1, Д. 568, Л. 31]. По этим же причинам затягивалось в конце 1970-х гг. строительство Полноватской средней школы Березовского района, хотя стройкой занималось СУ-35 треста «Казымгазпромстрой» [4, Ф. 5, Оп. 1, Д. 675, Л. 88]. Медленными темпами возводилось в начале 1980-х гг. и новое здание Казымской школы. За 10 месяцев 1981 г. СУОР-39 треста «Казымпромстрой» на строительство школы освоило только 88 тыс. руб. из 300 тыс. руб. плановых средств на год [4, Ф. 5, Оп. 1, Д. 675, Л. 128-129]. Поэтому проблемы школьного строительства в Ханты-Мансийском автономном округе в данный период времени во многом носили объективный характер.

В совокупности, эти причины не позволяли школьным властям Югры везде и одномоментно создать сеть школ, располагавшихся в типовых и современных школьных зданиях. Например, в Белоярском районе в начале 1980-х гг. материально-техническая база местных школ продолжала отмечаться как слабая. Здания школьной мастерской и библиотеки в поселке Казым находились в аварийном состоянии. Не была своевременно подготовлена к новому учебному году Юильская начальная школа [4, Ф. 5, Оп. 1, Д. 675, Л. 167].

Между тем, старые школьные помещения, построенные в 1960-е гг., быстро приходили в негодность. Например, в 1985–1991 гг. высокий износ школьных зданий имелся в Октябрьском районе. Из 22-х местных школ шесть зданий имели износ от 65 до 100%! 14 школ занимались в приспособленных помещениях (63,6%). Подобное положение совершенно не удовлетворяло реальных потребностей местных учительских коллективов [4, Ф. 5, Оп. 1, Д. 883, Л. 5].

В тех же случаях, когда современные школьные здания в округе были построены, у властей региона сохранялось немало претензий к строительным организациям по поводу качества построенных объектов. Например, в годы перестройки много нарекания вызвало состояние сданных в эксплуатацию общеобразовательных учреждений треста «Сургутгазстрой» [4, Ф. 5, Оп. 1, Д. 767, Л. 10], что объяснялось постоянной спешкой в возведении данных зданий.

Таким образом, следует заключить, что в 1965–1991 гг. в системе школьного образования Ханты-Мансийского округа произошли важнейшие качественные изменения. Вместо небольших, деревянных школ, расположенных, как правило, в удаленной сельской местности, основным типом общеобразовательных учреждений стали крупные городские школы, обладавшие доста-

точно хорошей материальной базой для обучения. Основная заслуга в этом принадлежит появлению в регионе крупных, финансово обеспеченных заказчиков школьного строительства, таких как «Игримгаз», «Мегионнефть», «Юганскнефть», «Сургутнефть», «Шаимнефть» и др. Не меньшее значение имело и появление новых подрядчиков – трестов «Сургутгазстрой», «Юганскгазстрой» и др., возводивших неведомые до того по объемам и вместительности школьные помещения. При этом все осуществлялось на достаточно высоком и профессиональном уровне.

С другой стороны, строительные организации региона на протяжении всего рассматриваемого времени были вынуждены действовать в условиях большой удаленности от крупных центров производства стройматериалов и необходимого оборудования для школ, слабой развитости транспортного сообщения в Югре, а также при остром дефиците строительных кадров. Это создавало многочисленные проблемы со своевременностью строительства новых школьных зданий, а также сдачей их в эксплуатацию с недоделками, либо с низким качеством уже построенного. Учитывая же резкий приток населения в регион в 1980-е гг., данные факты лишь усугубляли проблему «перегруженности» школ Ханты-Мансийского округа, способствовали увеличению количества школьников, занимавшихся во вторую и третью смену.

Вместе с тем, обращает на себя внимание тот факт, что наиболее успешным периодом в школьном строительстве Югры в 1965–1991 гг. являются именно годы перестройки, когда строительным организациям края удалось нарастить собственную производственную базу, а появление железной дороги и регулярного авиасообщения в крае упростили многие проблемы обеспечения школьных строек стройматериалами. Это требует переоценки периода перестройки как однозначно кризисного времени в социально-экономической жизни всего советского государства.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

1. Авимская М. А. К вопросу о начальном этапе развития Сургутского отделения Свердловской железной дороги // Человек в условиях интенсивного нефтегазового освоения Севера: материалы Всероссийской научной конференции (17-18 ноября 2010 года). Тюмень: ТюмГНГУ, 2010. С. 156-160
2. Авимская М. А. Строительство железнодорожной магистрали Тюмень — Сургут — Нижневартовск — Уренгой и его социокультурное обеспечение (сер. 1960-х — сер. 1980-х гг.): Дисс. канд. ист. наук: 07.00.02. Сургут, 2006. 236 с.
3. Государственный архив социально-политической истории Тюменской области (ГАСПИТО).
4. Государственный архив Югры (ГАЮ).

5. Полевой материал автора Кирилюк Д. В.: интервью с А. Л. Сидоровым: записано 7 октября 2016 г.
6. Стась И. Н. Развитие образования как фактор урбанизации Ханты-Мансийского автономного округа (1960-е — начало 1990-х гг.) // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. 2015. № 10 (60): в 3-х ч. Ч. I. С. 167-171.

* * * * *

УДК 371.62(571.122-2(Сургут): 727(091) «1960/80»
ББК 74.03(2-2Сургут) + 38.712(2-2Сургут)

Кирилюк Денис Валериевич
кандидат исторических наук, доцент, заведующий кафедрой истории России, Сургутский государственный университет, г. Сургут, DenKik@rambler.ru

ВЕХИ ШКОЛЬНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА В Г. СУРГУТЕ В 1960-е — 1980-е гг.

В работе предпринята попытка проанализировать вопросы организации строительства школ в городе Сургуте в период строительства Западно-Сибирского нефтегазового комплекса. Это исследование раскрывает часть проблем развития материально-технической базы школьного образования в Югре в 1960-е – 1980-е гг. Данные статьи выявляют изменение типов возводимых в городе школ, материалов из которых они изготавливались и качества новых школьных объектов. Делается вывод о том, что наибольшие успехи в школьном строительстве в Сургуте были достигнуты в годы перестройки.

Ключевые слова: школьная сеть, школьные здания, строительство школ, заказчик, подрядчик, стройматериалы, качество возводимых объектов.

Denis V. Kirilyuk
candidate of historical sciences, associate professor, head of the Department of history of Russia, Surgut State University, Surgut, DenKik@rambler.ru

MILESTONES OF SCHOOL BUILDING IN THE CITY SURGUT IN 1960s — 1980s

The attempt to analyze the questions of school construction in Surgut in the period of West-Siberian oil and gas complex founda-

tion is made in this article. This research reveals some of the problems of material and technical base development in school education in Yugra in 1960-1980 years. The changes in types of schools built in the cities, the materials used in building and the quaility of new schools are studied in this article. It is concluded that the biggest success in school construction in Surgut were achieved in the «perestroyka» period.

Key words: school list, school buildings, schools construction, customer, contractor, building materials, quality of construction projects.

Работа выполнена при финансовой поддержке РГНФ (грант № 16-11-86008), тип проекта: «а(р)».).

Середина 1960-х гг. в истории Сургута была по праву названа известным городским историком А. И. Прищепой «возрождением» [6]. Населенный пункт не только вернул себе статус города, но и приобрел ключевое значение в хозяйственном освоении территории, в первую очередь, в добыче нефти и газа. Численность населения города начала стремительно увеличиваться, что поставило местные школы перед новыми вызовами.

Ежегодно общеобразовательные учреждения города были вынуждены корректировать учебно-воспитательный процесс из-за роста числа детей школьного возраста. Уже в 1966/1967 уч. г. в Сургуте общее количество школьников возросло до 3138 человек [1, Оп. 1, Д. 4, Л. 8]. По сведениям сургутского историка И. Н. Стася, численность учащихся в сургутских школах на 1 сентября 1966 г. и вовсе достигала 4 тыс. чел. при фактическом наличии в городе лишь 1400 ученических мест [7, С. 167]. Это противоречит отчетам Ханты-Мансийского окружного отдела народного образования. Разница в цифрах не может быть объяснена даже включением в данную статистику сведений о количестве учащихся вечерних школ города, число которых в 1966 г. составляло только 380 человек [1, Оп. 1, Д. 51, Л. 88]. Поэтому информация о 4-х тысячах учащихся 1 сентября 1966 г. в школах г. Сургута является ошибочной.

Власти Тюменской области осознавали всю сложность данной проблемы и использовали все ресурсы для того, чтобы приблизиться к ее решению. Так, Девятый Пленум обкома КПСС обязал «Тюменьнефтегаз» и Геологоуправление в 1965 г. сдать в эксплуатацию в Сургуте школьное здание на 964 места. Однако начало этого строительства довольно сильно задерживалось [3, Ф. 5, Оп. 1, Д. 458, Л. 17], а сам школьный объект даже не включался в титульный список [3, Ф. 5, Оп. 1, Д. 458, Л. 29].

При этом в городе усиленными темпами строились две школы по 320 мест. Работа велась в две смены, и укладывалось по 2 ряда сруба ежедневно [3, Ф. 5, Оп. 1, Д. 458, Л. 112]. На данных объектах одновременно трудились от 30-ти до 70-ти рабочих [3, Ф. 5, Оп. 1, Д. 458, Л. 118]. Но все эти школы строились в деревянном исполнении. Но ни одной школы в кирпичном исполнении на 536 или 954 места в Сургуте в это время не возводилось [3, Ф. 5, Оп. 1, Д. 458, Л. 120].

Между тем, материальная база местных школ находилась в весьма непростом положении. Ярким примером этому была Сургутская восьмилетняя школа № 2. Одна из учительниц по фамилии Тельнова в 1966 г. сообщала, что каждый год школа начинала работу во все более худших условиях. 1966/1967 уч.г. она была вынуждена начать в клубе рыбников. «Там или очень холодно или очень жарко. Нас там было четыре класса. Окна заморожены, со стен течет, дети переносят плохо такое состояние. Это отражается на здоровье детей и учителей» [1, Ф. 58, Оп. 1, Д. 2, Л. 15].

Отсутствие достаточного числа пригодных школьных помещений вынуждало местные власти размещать в одних и тех же зданиях разные образовательные организации. Так, в середине 1960-х гг. директор Сургутской средней школы № 1 А.Н. Сибирцев сетовал на то, что его школа была вынуждена делить площадь с вечерней школой с формулировкой «нас стесняют». При этом шесть классов школы уже были вынуждены заниматься в третью смену [1, Ф. 58, Оп. 1, Д. 2, Л. 15], что пересекалось с работой в это же время вечерней школы. Ситуация с наличием пригодных школьных помещений была настолько критической, что в середине 1960-х гг. в городе активно обсуждалась идея сдачи под нужды школы арктических казарм. В каждой из них должны были обучаться в одну смену 320-360 детей [3, Ф. 5, Оп. 1, Д. 458, Л. 119].

Партийно-государственные власти края предпринимали большие шаги для того, чтобы преодолеть данную ситуацию. Например, в 1966 г. секретарь райкома КПСС М.М. Конев сообщал, что в Сургутском районе на строительство школ было израсходовано более трех миллионов рублей. При этом строительные организации не успевали возвести новые школы к началу учебного года. Они сдавались уже в сентябре месяце, что, по словам партийного работника, приводило к тому, что начинать учебный год приходилось в «не очень нормальных условиях, но это временно» [1, Ф. 58, Оп. 1, Д. 2, Л. 20].

Данные слова оказались пророческими: в последующие десятилетия строительство школ в Сургуте стало возрастать все более быстрыми темпами. Динамика этих изменений представлена в таблице № 1.

Таблица 1 – **Изменение школьной сети г. Сургута в 1965–1991 гг. Составлена по данным: [3, Ф. 5, Оп. 1, Д. 454, Л. 1-2; Д. 526, Л. 1; Д. 583, Л. 1; Д. 666, Л. 1; Д. 776, Л. 3; Д. 910, Л. 5].**

	1965 г.	1970 г.	1976 г.	1980 г.	1985 г.	1991 г.	Процент изменения	В Югре
Общее число школ, из них:	8	8	10	12	18	40	+500%	+44%
Начальных школ	1	1	–	–	–	5	+500%	-51,8%
Восьмилетних школ	5	1	1	1	1	3	-40%	-54,1%
Средних школ	2	6	9	10	16	30	+1500%	+789,6%
Школ для детей с дефектами развития	–	–	–	1	1	2		
Общее число учащихся	3831 чел.	6138 чел.	9779 чел.	16259 чел.	28616 чел.	42958 чел.	+1121%	+583,6%
Среднее число учащихся в школе	479 чел.	767 чел.	978 чел.	1355 чел.	1590 чел.	1074 чел.	+224%	+404,8%

Сведения таблицы представляют, на наш взгляд, немалый научный интерес. Они существенно отличаются от динамики развития основных показателей школьного образования в Югре в рассматриваемый период. Часть данных отличий, конечно же, были связаны с молодостью города, который едва выделился как самостоятельная административная единица. Поэтому пятикратный рост общего числа школ в городе за 26 лет не может ввести в заблуждение. Это, однако не отменяет того факта, что темпы роста школьной сети в Сургуте более чем в 10 раз превысили аналогичные показатели в Югре! В два раза быстрее росла также сеть сургутских средних школ, а также общее количество учащихся в городе. То есть в Ханты-Мансийском округе в исследуемый период Сургут был одним из самых привлекательных населенных пунктов для жизни семей с детьми.

При этом среднее число учащихся в одной школе в Сургуте, напротив, выросло лишь в два раза, тогда как в Югре – в 4 раза. Данное различие не выглядит необычным, учитывая тот факт, что в Югре в начале рассматриваемого периода су-

ществовали десятки сельских, малокомплектных школ с численностью учащихся менее ста человек. По данным тюменской исследовательницы Н.Ю. Гавриловой, в 1960-е гг. в Тюменском областном отделе народного образования преобладало мнение, что надо строить крупные школы, так как «карликовые школы отрицательно влияют на нормальное воспитание учащихся» [2, С. 164]. Ликвидация таких школ и строительство новых зданий сами по себе вели к значительному увеличению среднего числа учащихся в одном учебном заведении.

В Сургуте же даже в 1960-е гг. строились школы значительно большей вместимости, чем сельской местности Среднего Приобья в 1980-е гг. Например, уже в 1967 г. в Сургуте была сдана в эксплуатацию школа на 964 места в поселке нефтяников, тогда как в ряде мест округа, например, в Нижневартовском районе, даже в годы перестройки продолжали возводиться школы, рассчитанные на 192 учащихся [3, Ф. 5, Оп. 1, Д. 770, Л. 12].

Таблица 2 — **Темпы школьного строительства в г. Сургуте.**

1965—1976 гг.	1976—1985 гг.	1985—1991 гг.
+20%	+80%	+222%

Однако, пожалуй, самыми любопытными являются сведения о темпах роста школ города в разные годы. В первые десять лет существования города они были незначительными – лишь 20%. Это было связано с тем, что новые школы организовывались на базе прежних начальных и восьмилетних общеобразовательных учреждений, для которых строились здания большей вместимости. Во второй половине 1970-х – первой половине 1980-х гг. число сургутских школ выросло уже на 80%. В эти годы в городе начали строиться школы вместимостью более чем на 1 тысячу учащихся.

Тем не менее, самым успешным периодом школьного строительства в Сургуте, как указывают цифры, были годы перестройки. Всего за шесть лет, несмотря на нараставший социально-экономический кризис в Советском Союзе, в городе удалось удвоить число школ всех типов. Весьма показательной в этой связи была ситуация вокруг вечерних школ г. Сургута. В документах проверяющих инспекторов отмечалось, что из 6 вечерних школ города, пять были расположены в собственных типовых помещениях. При этом три школы получили эти помещения в течение шести последних месяцев [3, Ф. 5, Оп. 1, Д. 767, Л. 69]. Данный факт указывает на внушительные масштабы школьного строительства в Югре, в том числе и для заведений вечернего об-

разования. Именно поэтому средняя наполняемость в одном образовательном учреждении в 1985–1991 гг. заметно снизилась, оставаясь, тем не менее, выше, чем в Югре в целом.

Принципиально изменились типы возводимых в городе школ и основной материал, из которого они изготавливались. Если в середине 1960-х гг. в Сургуте еще строились школы в деревянном исполнении (например, во второй половине 1960-х гг. из бруса строилась начальная школа № 7 по улице Рабочей [5]), то уже в конце данного десятилетия в городе появились первые школы из кирпича. Первой из них стало здание школы № 2 на 536 мест по улице Московской [4] (ныне – школа-гимназия им. Ф.К. Салманова). В 1970-е гг. такие школы стали доминировать в Сургуте, тогда как в Югре, особенно в сельской местности, продолжали строиться школы из бруса. Вместимость новых сургутских школьных зданий стала приближаться в тысяче ученических мест.

В конце рассматриваемого периода в городе стали возводиться школы каркасно-панельной конструкции, поставляемые из Воронежа через предприятие, входившее в систему Минпромстроя. Как правило, это были школы, рассчитанные на 1176 ученических мест [1, Ф. 3, Оп. 1, Д. 204, Л. 198]. Данный проект был рассчитан на одновременные занятия детей в 30-ти классах. Однако во второй половине 1980-х гг. в Сургуте стали появляться и гораздо более вместительные школьные здания – на 1256 мест (школа № 38) [1, Ф. 3, Оп. 1, Д. 548, Л. 396], на 1500 мест (школа № 29) [1, Ф. 3, Оп. 1, Д. 469, Л. 283] и 2500 мест (школа № 32) [1, Ф. 3, Оп. 1, Д. 548, Л. 396].

За счет чего этого удалось добиться? Очевидными являются несколько ключевых факторов. Во-первых, к ним нужно отнести концентрацию в городе «больших денег». Уже во второй половине 1960-х гг. в городе заказчиками школьного строительства стали выступать предприятия нефтегазодобычи. Например, заказчиком построенной в 1967 г. школы № 5 на 964 места в поселке нефтяников было НПУ «Сургутнефть», а подрядчиком – трест «Сургутгазстрой» [1, Ф. 3, Оп. 1, Д. 37, Л. 105-113]. Одновременно с этим, при строительстве школы № 2 в поселке геологов на 536 мест застройщиком выступала нефтеразведочная экспедиция Ф. К. Салманова, подрядчиком – вновь трест «Сургутгазстрой» [1, Ф. 80, Оп. 1, Д. 9, Л. 82-83].

Данные предприятия обладали большими финансово-материальными возможностями. Например, СУ-9 треста «Сургутгазстрой», наряду со строительством начальной школы № 7, одновременно возводило здание второго корпуса школы, вело иные строительно-монтажные работы [1, Ф. 58, Оп. 1, Д. 58, Л. 22]. В других территориях округа даже в 1970-е гг. среди заказчиков

школьного строительства по-прежнему числились предприятия лесной промышленности, совхозы и колхозы, строившие объекты малой мощности.

В начале 1970-х гг. список предприятий, оказывавших помощь в организации строительно-монтажных работ на школьных объектах города еще более возрос. Например, школа № 8 оказалась подшефной для Управления строительства Сургутской ГРЭС. Это управление во главе с И. Н. Каролинским обязалось к 1 июля 1971 г. закончить в школе все внутренние отделочные работы и через месяц сдать школу в полном объеме в эксплуатацию [1, Ф. 58, Оп. 1, Д. 58, Л. 17]. Строительные работы в школе № 7 города продолжало вести СУ № 9 треста «Сургутгазстрой». Шефство над школой № 5 города продолжало осуществлять во второй половине 1960-х – первой половине 1970-х гг. НГДУ «Сургутнефть». Сургутская начальная школа № 6 обеспечивалась силами КРБ-4, а Сургутская средняя школа № 1 – СУ-8 треста «Сургутгазстрой» [1, Ф. 58, Оп. 1, Д. 58, Л. 30-31, 38].

В городе Сургуте, в отличие от других территорий Югры, в меньшей степени при строительстве новых школьных объектов проявлялась кадровая проблема. В начале 1970-х гг. председатель исполкома горсовета П.А. Мунарев просто требовал от ведущих хозяйственных организаций города выделить строительные бригады для сооружения комплексов при школах [1, Ф. 58, Оп. 1, Д. 58, Л. 50]. Кадры строителей имелись, их не хватало лишь для тех объемов работ, которые велись в городе.

Кроме того, важно и то, что, начиная с первых лет своего появления в Среднем Приобье геологоразведочной экспедиции Ф.К. Салманова, Сургут стал выгодно отличаться в торгово-бытовом обслуживании. Например, в 1965–1966 гг. в Сургуте базы были «завалены фруктами и овощами» [3, Ф. 5, Оп. 1, Д. 458, Л. 63], в то время как в других территориях Ханты-Мансийского автономного округа, даже в самом Сургутском районе в магазинах продуктов остро не хватало [3, Ф. 5, Оп. 1, Д. 458, Л. 63, 72, 152]. Это в свою очередь усиливало привлекательность Сургута как места для жизни, что стимулировало приезд новых людей, в том числе и профессиональных строителей.

Возможность заработать деньги сверх обычных в СССР расценок позволяла привлекать для строительства школ в городе студенческие строительные отряды даже из других союзных республик! Чаще всего, это были бригады с территории Украины. Так, например, в 1966 г. началась стройка начальной школы № 7 Сургута по улице Рабочей. На ней трудились студенты инженерно-строительного института г. Днепропетровска [5]. В 1967 г. для строительства школы № 2 в городе был привлечен студенческий строительный отряд из Львова [4].

Важно также понимать, что высокие темпы школьного строительства в Сургуте в рассматриваемый период приводили к повышению размеров брака и всевозможных недоделок со стороны подрядчиков школьных строек. Данная проблема была характерна как для 1960-х гг., так и в годы перестройки. Так, в 1967 г. в акте приема-сдачи средней школы № 5 города только с оценкой «удовлетворительно» были приняты фундамент здания, полы, кровля, малярные и столярные работы, скобяные изделия. При этом в ходе строительства произошло отступление от проекта, вследствие чего кровля из волнистых асбоцементных листов была заменена кровлей из кровельной стали, а полы из релина были заменены деревянными [1, Ф. 3, Оп. 1, Д. 37, Л. 105-113]. Очевидно, речь вновь шла о нехватке необходимых строительных материалов в регионе. Общую оценку «удовлетворительно» получила и школа № 2 по улице Московской [1, Ф. 80, Оп. 1, Д. 9, Л. 82 – 83]. Внешний вид этой школы не мог не вызывать беспокойства. Например, в 1970 г. из одного из отчетов мы узнаем, что в школе № 2 г. Сургута были выбиты стекла в окнах [1, Ф. 58, Оп. 1, Д. 47, Л. 3].

Вместе с тем уже во второй половине 1960-х гг. часть строительно-монтажных работ в школах производилось подрядчиками на достаточно высоком уровне. Например, та же Сургутская средняя школа № 5 при сдаче получила от принимающей комиссии общую оценку «хорошо». Особенно это касалось железобетонных работ, строительства перекрытий и перегородок, штукатурных работ, отопления, водопровода и канализации, электрооборудования и радиофикации [1, Ф. 3, Оп. 1, Д. 37, Л. 105-113].

В конце рассматриваемого периода качество школьного строительства в городе, с одной стороны, возросло, с другой – продолжали сохраняться и претензии к итогам строительства отдельных школьных объектов. Все зависело от добросовестности фирм – заказчиков и подрядчиков. Некоторые из них, например, трест «Запсибэнергострой» своей работой при вводе в строй школы № 16 г. Сургута заслужили оценку «отлично» [3, Ф. 5, Оп. 1, Д. 767, Л. 105].

В случае с другими компаниями дело обстояло хуже. Так, в 1985 г. проверка только что сданной в эксплуатацию средней школы № 15 г. Сургута установила, что подрядчик СУ-9 треста «Сургутгазстрой» сдал ее с большими недоделками. В частности, некачественно был выполнен монтаж электросистемы, обнаружены неполадки в монтаже кухонного оборудования. Подвал школы и вовсе был залит канализационными водами [3, Ф. 5, Оп. 1, Д. 767, Л. 10].

Еще более тревожным было то обстоятельство, что количество детей и подростков в Сургуте в конце рассматриваемого

периода продолжало увеличиваться достаточно высокими темпами (см. таблицу № 3).

Таблица 3 — **Прирост учащихся в сургутских школах.**

1965–1976 гг.	1976–1985 гг.	1985–1991 гг.
+255,3%	+292,6%	+150,1%

Уменьшение масштабов прироста числа школьников в школах города в годы перестройки также не должно вводить в заблуждение. Именно в 1985–1991 гг., как указывают данные таблицы № 1, в Сургуте в абсолютном выражении количество учащихся увеличилось более чем на 14 тысяч человек, то есть в среднем в год – на 2048 школьников. Это было лишь немногим меньше, чем в 1980–1985 гг. (2471 человек в год) и значительно превышало данные предшествующего десятилетия.

Поэтому в конце рассматриваемого периода обеспеченность школьными местами в городе, несмотря на все достигнутые успехи, по-прежнему была ниже нормы. Так, в 1985 г. в Сургуте обеспеченность школьными местами на 100 детей составляла 60 мест при норме 96 мест [3, Ф. 5, Оп. 1, Д. 767, Л. 10]. Нехватка школьных помещений усугублялась отдельными решениями руководства страны. В частности, по планам школьной реформы 1984 г. предполагалось осуществить переход к обучению детей шестилетнего возраста. Для дополнительного приема учащихся этого возраста в общеобразовательные заведения Югры требовались новые учебные площади. К примеру, по итогам проверки Сургутской средней школы № 10 указывалось на необходимость постройки для этих целей пристроя к школе [3, Ф. 5, Оп. 1, Д. 767, Л. 34]. Неслучайно, в 1985 г. в Сургуте во вторую смену обучалось 42% [3, Ф. 5, Оп. 1, Д. 767, Л. 105].

Таким образом, мы можем заключить, что школьное строительство в городе Сургуте в 1960–1980-е гг. выгодно отличалось от строительства новых общеобразовательных учреждений в других населенных пунктах и территориях Югры. В городе работали большие, «денежные» организации из числа предприятий нефтегазовой и энергетической промышленности, выступавшие заказчиками школьного строительства. Начиная с первых лет существования Сургута как города, возведением школ в нем занимались профессиональные подрядчики в лице строительных управлений треста «Сургутгазстрой», «Запсибэнергострой» и др.

Благодаря этому в городе стали строиться школьные здания в 4–5 раз более вместительные, чем в начале рассматриваемого периода. Наиболее распространенным был проект на 1176 уче-

нических мест. Важно подчеркнуть, что именно в годы перестройки в Сургуте было построено наибольшее число новых школ (22 учреждения), что было больше, чем за предыдущие 20 лет. То есть 1985–1991 годы можно назвать самым успешным временем в развитии городского школьного образования за весь советский период. Однако значительное увеличение числа учащихся в Сургуте нивелировало эти достижения, в результате чего и в годы перестройки в школах города почти половина детей обучалась не только во вторую, но и в третью смену.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

1. Архивный отдел Администрации г. Сургута — Сургутский городской архив (СГА).
2. Гаврилова Н. Ю. Социальное развитие нефтегазодобывающих районов Западной Сибири. Тюмень: ТюмГНГУ, 2002. 283 с.
3. Государственный архив Югры (ГАЮ).
4. Информация о гимназии [Электронный ресурс] / Сайт внеучебной деятельности гимназии имени Ф. К. Салманова. Режим доступа: http://gymnasium.my1.ru/index/0-2 (дата обращения 07.10.2016 г.)
5. История школы [Электронный ресурс] / Сайт Муниципального бюджетного образовательного учреждения средней общеобразовательной школы № 7. Режим доступа: http://school7.admsurgut.ru/about/osnovsved/historyschool/ (дата обращения 07.10.2016 г.)
6. Прищепа А. И. Возрождение Сургута. Вторая половина XX века. Сургут: Дефис, 2015. 240 с.
7. Стась И. Н. Развитие образования как фактор урбанизации Ханты-Мансийского автономного округа (1960-е — начало 1990-х гг.) // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. 2015. № 10 (60): в 3-х ч. Ч. I. С. 167-171.

*****

УДК 930.85 (571.12)
ББК 63.3(2)63

Ташлыкова Марина Ивановна
кандидат исторических наук, доцент, Сургутский государственный университет, г. Сургут, marina-tashlikova@rambler.ru

СТРОИТЕЛЬСТВО ОБЪЕКТОВ КУЛЬТУРНОГО НАЗНАЧЕНИЯ В ХАНТЫ-МАНСИЙСКОМ АВТОНОМНОМ ОКРУГЕ В 1965–1991 гг.

В статье рассматриваются проблемы строительства учреждений культуры в Ханты-Мансийском автономном округе в пе-

риод его промышленного освоения. Автором проанализированы проблемы проектирования объектов культуры в условиях Севера, финансирования строительства, причины низкого качества строительных работ и медленных темпов ввода в эксплуатацию зданий культурного назначения.

Ключевые слова: Тюменская область, Ханты-Мансийский автономный округ, культура, строительство, учреждения культуры.

Marina I. Tashlykova
candidate of historical sciences, associate professor,
Surgut State University, Surgut, marina-tashlikova@rambler.ru

THE CONSTRUCTION OF CULTURAL INSTITUTIONS IN THE KHANTY-MANSI AUTONOMOUS OKRUG (1965–1991)

The article considers the problem of construction of cultural institutions in the Khanty-Mansi Autonomous Okrug in the period of its industrial development. The author analyzes the problems of designing of objects of culture in the North, financing of construction, causes low quality of construction work and slow pace of commissioning of buildings for cultural purposes.

Key words: Tyumen oblast, Khanty-Mansi Autonomous Okrug, culture, construction, cultural institutions.

Начавшееся в середине 1960-х гг. промышленное освоение Севера Западной Сибири вдохнуло новые силы в развитие этого региона, находившегося до сих пор на периферии экономического, социального и культурного развития страны. Промышленная эксплуатация нефтяных и газовых месторождений вызвала большой приток инвестиций, новых технологий и человеческих ресурсов на территорию Тюменского Севера.

В то же время в результате преобладания чисто технократического подхода к строительству крупнейшего топливно-энергетического комплекса в районах нового промышленного освоения было допущено значительное отставание в развитии социальной инфраструктуры. Освоение нефтяных и газовых месторождений началось без предварительной научно-технической подготовки территории: изучения природных условий, вопросов осушения микрорайонов концентрированного строительства, разработки плана развития транспортной сети, создания приспособленной для местных условий техники и т.д. Отсутствие научно обосно-

ванной стратегии развития региона поставило перед хозяйственными руководителями предприятий нефтегазодобывающих районов проблему создания социальной инфраструктуры в районах нефтедобычи фактически «с нуля».

Следует отметить, что помимо решения этой сложнейшей задачи в национальных округах Тюменской области в исследуемый период осуществлялись также мероприятия по переводу кочевого населения на оседлый образ жизни, предусмотренные постановлением ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 16 марта 1957 г. «О мерах по дальнейшему развитию экономики и культуры народностей Севера». В ходе реализации постановления было предусмотрено строительство национальных поселков с полным комплексом предприятий соцкультбыта [1, Л. 4].

Еще одним направлением развития, имевшим важнейшее значение для Севера Тюменской области, население которого проживало главным образом в сельской местности, являлся взятый с середины 1960-х гг. курс партии и правительства страны на преимущественное социально-экономическое развитие села с целью выравнивания культурных различий между городом и деревней.

В этих условиях учреждениям культуры отводилась важная роль по поддержанию трудового энтузиазма, формированию здорового нравственного климата и организации досуга быстро растущего населения Ханты-Мансийского округа. Однако существовавшая в середине 1960-х гг. сеть культпросветучреждений оказалась не готова к решению столь масштабных задач.

Материальная база большинства учреждений культуры национальных округов Тюменской области создавалась в 1930-е гг. строительными организациями Главсевморпути и почти не обновлялась в течение последующих тридцати лет [2, Л. 15]. Такое положение в определенной степени объяснялось отсутствием в этот период единого планирования в области культурного строительства. До середины 1960-х гг. отсутствовали нормативы по развитию и размещению учреждений культуры и искусства, что привело к неравномерному распределению их по республикам и районам страны. Кроме того, существовавшие на протяжении ряда лет ограничения по строительству культурно-просветительных учреждений повлекли за собой сокращение сети клубов и библиотек. Пренебрежение к проблемам развития культуры на всех уровнях государственного управления нашло также яркое подтверждение в отсутствии показателей по развитию этой отрасли в семилетнем народно-хозяйственном плане [3, Л. 2-3].

В результате, к началу 1964 г. в Ханты-Мансийском округе на одно клубное учреждение приходилось в среднем 1500 чел.

при вместимости 70% клубов от 50 до 100 мест. Количество библиотек также не удовлетворяло потребности населения округа. В среднем один библиотекарь обслуживал 1600 чел., в то время как нормативная нагрузка была установлена в количестве 500 читателей на одного библиотечного работника [4, Л. 110].

Учитывая разбросанность территории, быстрый прирост населения, а также специфику работы с коренным населением, необходимость значительного расширения сети учреждений культуры на территории округа не вызывала сомнений. Так, в докладной записке Управления культуры Тюменского облисполкома в Совет по науке при Совете Министров СССР был предложен план строительства объектов культуры и искусства на Севере Тюменской области до 1970 г., включавший 46 сельских клубов, 10 Домов культуры на 400 и 600 мест, 8 Дворцов культуры на 800 мест, 9 красных чумов, 17 сельских, 1 окружную, 18 городских и 13 детских библиотек, 30 детских музыкальных школ, а также здание драматического театра на 800 мест и училище искусств в Сургуте, музей прикладного и изобразительного искусства с художественными мастерскими, учебный корпус и интернат культпросветучилища в г. Салехарде [4, Л. 111, 113, 114, 117].

Для обустройства нефтегазопромысловых месторождений в области были созданы десятки строительных организаций. В том числе в 1965 г. по распоряжению Совета Министров СССР было организовано Тюменское хозрасчетное производственное территориальное Главное управление по строительству нефтяной и газовой промышленности в Западной Сибири (Главтюменьнефтегазстрой) на базе строительных управлений в гг. Тюмени, Сургуте, Урае и рабочих поселках Мегионе, Нефтеюганске [5, Л. 130].

По архивным данным, в 1965 г. в Тюменской области в стадии строительства находились 155 учреждения культуры клубного типа на 23434 зрительских места, из них 45 объектов возводились в северных округах. К концу года в эксплуатацию были введены 74 учреждения культуры на 10690 мест, в том числе 6 клубных зданий вместимостью 1260 мест в округах [6, Л. 57], что составило 8% от общего количества введенных в эксплуатацию объектов.

В то же время сведения, опубликованные Тюменским областным статуправлением разительно отличаются от приведенных в архивных источниках объемов завершенного строительства зданий клубного назначения. В статистических сборниках указывается, что в целом за 7 пятилетку в Тюменской области было введено клубов на 21347 мест [7, С. 277], из них в 1965 г. по всем источникам финансирования было построено клуб-

ных учреждений на 3948 мест [8, С. 84]. В Ханты-Мансийском округе на средства колхозов построен клуб на 80 мест и клуб на 300 мест государственными и кооперативными организациями в Ямало-Ненецком округе [9, С. 61, 111]. Очевидно, статуправлением были учтены только плановые объекты, возводимые за счет государственных капитальных вложений. Кроме того, ведомственные клубы, по утверждению заведующей отделом культуры Новоуренгойского горисполкома Г. В. Осипович, нередко числились в проектно-сметной документации складами, гаражами – чем угодно, только не клубами [10, С. 11].

Наиболее активно плановое строительство клубных зданий велось в 1965–1970 гг. В последующие пятилетки ввод в эксплуатацию зданий клубного типа неизменно сокращался, как и в целом по РСФСР. И только в 1986–1990-е гг. количество построенных клубов и Домов культуры вновь значительно возросло, хотя и не достигло уровня 8 пятилетки.

Значительная часть объектов строилась в южных районах Тюменской области. Так, в 1965–1970 гг. по области вводилось в среднем клубов и Домов культуры на 7356 зрительских мест, тогда как, например, в ХМАО эта цифра составила 524. Подобное положение сохранялось в течение всего исследуемого периода. В 1986–1990 гг. по области ежегодно вступали в строй клубные учреждения на 5720 мест, в ХМАО – 1340, в ЯНАО – 1220 мест [Подсчитано по: 7, С. 277; 11, С. 12; 12, С. 107; 13, С. 6, 44; 14, С. 5, 14; 15, С. 179].

Статистические сборники не содержат информацию о строительстве библиотек, музеев, детских музыкальных школ и прочих учреждений культуры. Анализ архивных источников позволил установить, что строительство специализированных зданий данного типа велось в весьма незначительных объемах. В большинстве случаев для них приспосабливались помещения в объектах жилищно-бытового и промышленного назначения. К примеру, в течение 1966–1969 гг. в области было построено 17 библиотек и 105 вновь открыто в других зданиях [16, Л. 89].

Учитывая стремительные темпы социально-экономического развития региона, количество вводимых в округах объектов за счет государственных капитальных вложений не могло решить проблему обеспечения районов новостроек учреждениями культуры. Важным фактором, тормозившим строительство учреждений культуры и искусства, являлся принцип «остаточного подхода» к финансированию сферы культуры, ярким выражением которого служит удельный вес инвестиций этой отрасли в общих капиталовложениях на промышленное и гражданское строительство по РСФСР сократившийся с 1,2% в восьмой пятилетке до 0,5% в

одиннадцатой [17, С. 6]. Доля государственных капиталовложений в строительство учреждений культуры в Тюменской области была значительно ниже республиканской. Несмотря на рост государственных инвестиций в сферу культуры, она снижалась с 0,38% в годы восьмой пятилетки до 0,09% в 1985 г., достигнув самого низкого показателя в 1980 г. – 0,06% [Подсчитано по: 8, С. 85; 18, С. 48; 19, С. 79]. В результате по стоимости основных фондов культуры и искусства в расчете на 1 жителя Тюменская область занимала в 1985 г. лишь 32 место по РСФСР [20, С. 19].

Устанавливаемые Госпланом СССР и Госпланом РСФСР лимиты государственных капиталовложений на «культуру» не обеспечивали планируемое на основании заявок местных органов культуры, министерств и ведомств строительство. К примеру, выделенные Тюменскому облисполкому в 1973 г. централизованные капитальные вложения на строительство объектов соцкультбыта были меньше запланированных на 1972 г. [21, Л. 158]. В следующем 1974 г. предусмотренные по пятилетнему плану средства на строительство учреждений культуры в объеме 30090 тыс. рублей были Госпланом РСФСР сокращены до 520 тыс. рублей [22, Л. 76].

Кроме того, имело место неравноценное распределение полученных инвестиций Тюменским облисполкомом между южными районами и северными территориями. Так, из запланированных в 1966–1970 гг. капитальных вложений в сумме 4821 тыс. рублей за счет централизованных средств и 2581 тыс. рублей за счет прочих источников, округам предполагалось выделить 1390 тыс. рублей [23, Л. 82]. Между тем, по данным междуведомственной комиссии по проблемам Севера, «стоимость строительства на Севере в местах его значительной концентрации была в 2-3 раза, а в труднодоступных местах и районах распыленного строительства в 4-5 раз выше, чем в обжитых, южнее расположенных районах» [24, Л. 65].

Проводимая областным руководством политика распределения выделяемых капиталовложений вызывала недовольство окружных руководителей. Об этом говорила на съезде работников культуры и искусства Тюменской области в январе 1967 г. заместитель председателя Ханты-Мансийского окрисполкома Велемкова, утверждая, что основной причиной неудовлетворительного состояния культурного строительства в округе является отсутствие «поддержки у областных руководителей в части выделения средств» [25, Л. 61].

Учитывая неудовлетворительное развитие сети учреждений культуры в северных округах Тюменской области, ЦК КПСС и Совет Министров СССР в постановлении от декабря 1969 г.

«О мерах по ускоренному развитию нефтедобывающей промышленности в Западной Сибири» разрешили в виде исключения осуществлять строительство объектов культурного назначения в районах Тюменской области министерствам геологии, газовой, нефтедобывающей промышленности СССР и Совету Министров РСФСР [26, С. 468]. Это постановление фактически узаконило практику сооружения учреждений культуры силами организаций и предприятий, осваивающих нефтяной край.

Таким образом, основную нагрузку по финансированию культурного строительства взяли на себя местные Советы, министерства и ведомства. Так, например, в 1969–1972 гг. по распоряжению Совета Министров и решению Тюменского облисполкома в северных округах планировалось построить 41 учреждение культуры, из которых только 4 – за счет централизованных капитальных вложений и 37 – за счет нецентрализованных источников финансирования [27, Л. 154]. На протяжении следующих двух десятилетий вклад в развитие сети учреждений культуры предприятий, занимавшихся обустройством Тюменского Севера, оставался весьма значительным. Например, в 1980 г. капитальные вложения различных министерств по отрасли «культура» по области насчитывали 12656 тыс. рублей, что составило 65% всех инвестиций, в 1985 г. их объем увеличился до 24829 тыс. рублей или 56%. Наиболее активно строили объекты культурного назначения Министерство сельского хозяйства – 5500 и 8000 тыс. рублей, Министерство нефтяной промышленности – 3249 и 7800 тыс. рублей, Министерство газовой промышленности – 2192 и 3500 тыс. рублей [Посчитано по: 28, Л. 64-65].

В то же время следует отметить, что министерства и ведомства крайне неохотно брали на себя обязательства по возведению учреждений культуры в сельских районах. Секретарь Тюменского горкома партии на совещании работников культуры в марте 1968 г., оценивая ход строительства клубов в Ханты-Мансийском округе, отмечала, что хуже всего «положение со строительством клубов обстоит у рыбников, охотников и сельского хозяйства. Дальнейшее строительство клубов не планируется и этого не видно» [29, Л. 76].

Несколько иная картина складывалась в строительстве кинотеатров, осуществляемом инициативным путем за счет ссуд Госбанка СССР, преобладающая часть которых вводилась в северных округах. В то же время количество построенных кинотеатров не могло удовлетворить потребности стремительно увеличивавшегося населения северных городов и поселков.

Существенные изменения в финансировании отрасли культуры произошли в середине 1980-х гг. Принятый на сессии Вер-

ховного Совета РСФСР Государственный план экономического и социального развития Федерации на 1986 год, принятый с учетом предложений министерств и ведомств, а также трудовых коллективов предприятий, колхозов и совхозов, предполагал привлечение значительных средств из фондов социально-культурного развития самих предприятий и объединений к строительству культурных учреждений. В результате выделенные на двенадцатую пятилетку капиталовложения на развитие сети учреждений культуры РСФСР вдвое превышали уровень предыдущего пятилетия [30, С. 8]. В Тюменской области объем их достиг максимального уровня за весь исследуемый период – 122,5 млн. рублей [13, С. 26], что обусловило резкий рост числа вводимых в эксплуатацию объектов культурного назначения.

В то же время проблема финансирования учреждений культуры не ограничивалась объемом выделенных капиталовложений. Весьма сложное положение складывалось с освоением инвестиций, принявшее в исследуемый период затяжной характер. Так, годовой план 1965 г. по строительству учреждений культуры был выполнен по области только на 60% . В том числе по северным округам комбинат «Тюменьлес», например, освоил только 53% капитальных вложений, выделенных из средств на промышленное строительство, а объединение «Тюменьнефтегаз» так и не приступило к строительству 4 клубов, на которые было ассигновано 537 тыс. рублей [6, Л. 24]. Обычным делом стало появление долгостроев. К примеру, кинотеатр на 600 мест в г. Нефтеюганске строился с июля 1967 г. Ввод его в эксплуатацию должен был произойти в мае 1969 г., однако к этому времени было освоено только 94 тыс. рублей из 308 по смете [31, Л. 2]. Некоторые объекты строились по 10 и более лет, как это имело место при возведении клуба в г. Сургуте [32, Л. 8].

Распыление средств и материально-технических ресурсов по многочисленным стройкам и, как следствие, превышение нормативных сроков строительства в 2-3 раза, было характерно для всех регионов РСФСР. Стремясь сократить количество незавершенных строек Госплан РСФСР обратился в 1968 г. в Совет Министров РСФСР с просьбой «о временном прекращении включения в титульные списки проектно-изыскательских работ будущих лет и титульные списки на строительство новых объектов культуры за счет государственных капитальных вложений, кроме отдельных, исключительно важных строек, имея в виду сосредоточить основные средства на строящихся объектах, прежде всего пусковых» [33, Л. 67]. Подобные меры были предприняты также в постановлении ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 14 июня 1980 г. «Об ограничении строительства

в 1981–1985 годах административных и общественных зданий и сооружений» [34, Л. 38]. В ходе реализации этого постановления было, в частности, остановлено строительство ДК на 1000 мест и кинотеатра на 800 мест в г. Сургуте, предусмотренное постановлениями ЦК КПСС и Совета Министров СССР по дальнейшему улучшению социально-бытовых условий трудящихся нефтегазового комплекса от 9.02.1978 г. и 24.04.1980 г. [34, Л. 38]. Однако подобная политика плановых органов государства приводила лишь к сдерживанию выполнения даже неотложных мероприятий по развитию материально-технической базы учреждений культуры и искусства районов Тюменского Севера.

Между тем государственное финансирование не могло само по себе обеспечить высокие темпы капитального строительства зданий и сооружений культурного назначения. Серьезным сдерживающим фактором являлось также отсутствие отвечающей современным требованиям технической документации на возведение учреждений культуры, особенно на селе.

При строительстве клубов и Домов культуры, призванных формировать облик северных городов и поселков нередко принимались устаревшие проекты, не соответствующие своему назначению, с невыразительным художественным оформлением, практически не отличающиеся от других построек жилого и хозяйственного назначения. Клубы вместимостью до 100 мест вообще строились «без всяких проектов и привязки, зачастую под них приспосабливали ненужные помещения» [6, Л. 66]. По тому же принципу нередко возводились и учреждения культуры значительно большей вместимости в северных городах-новостройках. К примеру, ДК «Юбилейный» в г. Нижневартовске был построен по проекту ремонтно-механических мастерских, клуб им. 50-летия ВЛКСМ там же – представлял собой складское помещение [35, Л. 338].

Значительный разрыв между потребностью в расширении сети учреждений культурного назначения и наличием типовых проектов для массового строительства в районах Крайнего Севера и местностях, приравненных к ним, сохранялся на протяжении всего исследуемого периода. Так, в декабре 1987 г. главный инженер управления культуры Тюменского облисполкома В.К. Прибылова напомнила на Пленуме обкома профсоюза работников культуры, «что в области почти нет типовых зданий для учреждений культуры и искусства» [36, Л. 12].

Широкое применение встроенно-пристроенных к жилым домам помещений культурного назначения, приспособление зданий производственного назначения и применение устаревших, предназначенных для строительства в других климатических

районах проектов, предполагавшееся как вынужденная мера на первых этапах застройки городов и поселков в районах нового освоения, прочно закрепились в практике градостроения северных округов исследуемого периода.

Другой важнейшей причиной неудовлетворительного освоения капитальных вложений в сферу культуры исследуемого региона были крайне медленные темпы развития собственной строительной индустрии и строительных материалов. Промышленное освоение нефтегазоносных районов шло параллельно с созданием строительной базы и строительных организаций на огромных по размерам, малонаселенных и труднодоступных северных территориях. Эти трудности усугублялись еще и тем, что происходило оно одновременно во многих местах, связанных с базами снабжения лишь водным транспортом с ограниченным сроком навигации. На строительных площадках региона ощущался недостаток различных материалов: кирпича, щебня, легких наполнителей, облицовочных и изоляционных материалов, гипса, утеплителя и т.д. Усугублялось положение также тем, что большинство зданий культурного назначения в регионе строилось инициативным путем без обеспечения плановыми остродефицитными строительными материалами и оборудованием [37, Л. 73].

В 1967 г. Совет по изучению производительных сил при Госплане СССР и Междуведомственная комиссия по проблемам Севера, проанализировав состояние развития нефтегазодобывающих территорий Тюменского Севера, пришли к выводу о необходимости комплексного освоения региона [24, Л. 70об.-71об.]. Взаимоувязанное комплексное развитие всех отраслей народного хозяйства региона предусматривалось также в правительственных постановлениях конца 1960-х – начала 1970-х гг. В частности, в постановлении Совета Министров СССР от 21 декабря 1971 г. «О мерах по улучшению застройки городов и рабочих поселков в районах нефтяной и газовой промышленности» были определены задачи по дальнейшему повышению уровня застройки городов и поселков, улучшению их архитектурного облика, выполнению объемов гражданского строительства, сооружению предприятий строительной индустрии и других объектов [38, Л. 3].

Необходимым условием для решения поставленных задач было создание базы стройиндустрии непосредственно в районах нового промышленного освоения. Однако, по свидетельству главного инженера Главтюменнефтегазстроя Ю.П. Баталина, формирование собственного строительного комплекса значительно тормозилось Госпланом и министерствами, среди руководства которых создание крупных городов на Севере Тюменской области, а, следовательно, и индустриальной базы для гражданского стро-

ительства, считалось делом неперспективным [39, С. 58]. Предприятия стройиндустрии и промышленных стройматериалов вводились в строй с большим опозданием [40, Л. 64]. На пленуме Тюменского обкома КПСС в июне 1973 г. секретарь обкома Г.П. Богомяков, проанализировав сложившееся положение, отметил отсутствие заинтересованности Министерства промышленности строительных материалов СССР в организации производства эффективных строительных материалов на территории Тюменской области, что приводило к срыву выполнения постановления Совета Министров СССР по строительству предприятий стройиндустрии. В частности, из-за отсутствия кирпича Главтюменнефтестрой ежегодно не принимал в подряд сооружение клубов и других объектов [41, Л. 18-19]. В том числе и по этой причине план строительства клубов по городам и поселкам нефтяной промышленности в годы десятой пятилетки не был выполнен: из запланированных 3000 мест было сдано 840, в том числе основными подрядчиками Миннефтегазстроем и Минпромстроем не было сдано ни одного объекта [42, Л. 46-47].

Не решил кардинально проблему дефицита сборных железобетонных изделий и ввод в действие предприятий крупнопанельного домостроения, поскольку применяемые для жилищного строительства сборные детали жилых домов не могли быть широко использованы для строительства объектов культурного назначения [42, Л. 49]. Большие претензии вызывало также низкое качество выпускаемых в области строительных материалов и конструкций, что влекло за собой снижение эксплуатационных характеристик, долговечности, а иногда и прочности зданий и сооружений [43, Л. 60].

Резко увеличившийся с середины 1970-х гг. объем нефте- и газодобычи обусловил повышенное внимание руководства страны к Северу Западной Сибири. В постановлении ЦК КПСС и Совета Министров СССР 1980 г. «О неотложных мерах по усилению строительства в районе Западно-Сибирского нефтегазового комплекса» были определены задания по сооружению объектов жилищно-гражданского назначения, наращиванию мощности предприятий стройиндустрии. В нем отмечалась большая проделанная работа, но в то же время особо подчеркивалось, что основные причины допущенного отставания практически не изменились [44, Л. 1-3].

Руководствуясь решениями постановления, Тюменский обком партии взял строительство учреждений культуры и искусства под особый контроль. В частности, в обкоме КПСС была создана рабочая группа по контролю за выполнением постановления [45, Л. 3], вопросы строительства объектов культуры регу-

лярно рассматривались на заседаниях бюро и пленумах обкома, райкомов и горкомов КПСС. В целях преодоления сложившегося дефицита рабочей силы и стройматериалов была проведена большая работа по приему строительных подразделений и налажена транспортная схема доставки деталей и конструкций от большинства предприятий, расположенных в других районах страны [44, Л. 1-2]. Однако из-за отсутствия контроля и должной организационной работы в коллективах со стороны партийных организаций строек большинство принятых решений оказывались невыполненными.

Бюро обкома КПСС, состоявшееся 17 марта 1983 г. возложило ответственность за невыполнение планов жилищно-гражданского строительства лично на начальников главков, объединений и коллегии, которые «не считают это делом первостепенной важности» [46, Л. 3]. Между тем основной причиной недостаточного внимания руководителей области и округов всех уровней к развитию социальной сферы на северных территориях, являлась политика ведомственного решения проблем градостроительства, в результате которой решение производственных задач неизменно оставалось приоритетным. Как следствие этой политики сохранялось «остаточное» обеспечение строительства объектов культуры материалами, оборудованием и рабочей силой.

Население окружных, районных центров и поселков национальных округов, не связанное с развитием нефтяной и газовой промышленности, испытывало еще большие трудности в обеспечении учреждениями культурного назначения. 23 марта 1982 г. Тюменский обком КПСС и исполком областного Совета народных депутатов издали постановление «О мерах по выполнению постановления Совета Министров РСФСР «Об увеличении объемов жилищного и культурно-бытового строительства в колхозах, совхозах и других сельскохозяйственных предприятиях». Этим документом предписывалось «Ханты-Мансийскому, Ямало-Ненецкому окружкомам, горкомам и райкомам КПСС, исполкомам местных Советов народных депутатов считать одной из главных задач обеспечение в одиннадцатой пятилетке всемерного наращивания строительства на селе жилых домов, школ, детских дошкольных учреждений, других объектов культурно-бытового назначения». Руководителям хозяйственных организаций, партийным комитетам и советским органам было поручено организовать шефскую помощь по созданию и развитию мощностей базы для сельского строительства [47, Л. 22]. Но, несмотря на принятые меры, план ввода в эксплуатацию объектов культуры на селе регулярно срывался. Так, в 1985 г. он был выполнен только на 60% [48, Л. 65].

Стремясь привлечь к решению задач дальнейшего развития учреждений культуры сельских районов ведомства, имеющие в регионе развитую строительную индустрию, Ханты-Мансийский окрисполком совместно с Главтюменнефтегазом и Тюменгазпромом разработали и утвердили программы социально-экономического развития национальных поселков в ХМАО на 1990–1995 годы [49, Л. 101]. Однако начавшийся в стране кризис, вызванный переходом к рыночной экономике, сделал невозможным выполнение принятых программ.

В связи с передачей с 1991 г. всех вопросов социально-экономического развития территорий местным Советам народных депутатов, Министерство культуры РСФСР посчитало целесообразным переложить заботы о ликвидации допущенного отставания в строительстве объектов культуры на руководство республик, краев и областей [50, Л. 111]. Вся градостроительная инфраструктура Ханты-Мансийского автономного округа оказалась в глубоком, затяжном кризисе. Резко сократились объемы строительства, замедлились темпы развития строительных технологий, ощутимо снизилось качество выполняемых работ. В результате строительство учреждений культуры почти прекратилось, появилось множество «замороженных» объектов.

Подводя итоги строительства объектов культурного назначения, мы не можем не согласиться со словами собственного корреспондента «Новостей Югры» О. Масловой: «…проблем на Севере не больше, чем где-нибудь в средней полосе, просто они пудовые» [51, С. 2]. Действительно, анализ архивных источников и статистических данных показывает, что для северных округов Тюменской области были характерны те же тенденции и процессы, что и в целом по стране. Однако трудности, переживаемые на различных этапах всей сферой культуры, в данном регионе были многократно увеличены за счет крайне тяжелых природно-климатических условий, невиданных ранее масштабов промышленного освоения огромных территорий, отсутствием на начальных этапах баз строительной индустрии, целенаправленным развитием округов как сырьевого придатка с вытекающим отсюда пренебрежением к развитию социально-культурной сферы. Тем не менее, необходимо отметить, что строительство объектов культурного назначения здесь велось белее высокими темпами, чем в целом по стране. Но, учитывая значительный прирост населения, количество учреждений культуры так и не достигло нормативных показателей. Наблюдалась также определенная диспропорция в строительстве объектов культуры различного назначения: в течение всего исследуемого периода строились преимущественно учреждения клубного типа.

Все эти факторы приводили к нарушению комплексности развития северных округов Западной Сибири. Несмотря на достигнутые успехи в строительстве учреждений культуры, темпы его значительно уступали темпам промышленного строительства и не могли удовлетворить потребностей постоянно растущего населения округов, что приводило к росту социальной напряженности и оттоку квалифицированных кадров в более благополучные регионы.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

1. Государственный архив социально-политической истории Тюменской области (ГАСПИТО). Ф. 124. Оп. 242. Д. 136.
2. ГАСПИТО. Ф. 124. Оп. 198. Д. 106.
3. Центральный государственный архив литературы и искусства (ЦГАЛИ). Ф. 2329. Оп. 28. Д. 101.
4. Государственный архив Тюменской области (ГАТО). Ф. 1731. Оп. 1. Д. 490.
5. ГАСПИТО. Ф. 124. Оп. 184. Д. 68.
6. ГАТО. Ф. 1731. Оп. 1. Д. 502.
7. Народное хозяйство Тюменской области за годы десятой пятилетки (1976—1980 годы). Статистический сборник. Тюмень, 1981.
8. Тюменская область в цифрах. 1971—1975 годы. Статистический сборник. Свердловск: Сред.-Урал. кн. изд-во, 1976.
9. Развитие экономики и культуры автономных округов Тюменской области (К 60-летию со дня образования СССР). Тюмень, 1982.
10. Семенов А. Под стук бильярдных шаров... Культурно-просветительная работа. 1986. № 10.
11. Экономика и культура Ханты-Мансийского национального округа в годы девятой пятилетки (в цифрах). Ханты-Мансийск, 1974.
12. Тюменская область в цифрах. 1976—1980 годы. Свердловск, 1981.
13. Капитальное строительство в городах и районах Тюменской области за 1986—1990 гг.: Статистический сборник. Тюмень, 1991.
14. Основные показатели социально-экономического развития Ханты-Мансийского и Ямало-Ненецкого автономных округов Тюменской области. Тюмень, 1991.
15. 65 лет Ханты-Мансийскому автономному округу: Информационно-статистический сборник. Сургут, 1995.
16. ГАТО. Ф. 1731. Оп. 1. Д. 753.
17. Дискин И. Е. Культура: стратегия социально-экономического развития. М.: Экономика, 1990.
18. Экономика и культура Тюменской области в годы восьмой пятилетки (в цифрах). Тюмень, 1971.
19. Народное хозяйство Тюменской области за 70 лет. Тюмень, 1987.
20. Отдельные показатели социального развития областей Западной Сибири (по каталогу 5.3). Новосибирск: ООП упр-я статистики, 1993.
21. ГАСПИТО. Ф. 124. Оп. 202. Д. 84.
22. ГАСПИТО. Ф. 124. Оп. 205. Д. 97.
23. ГАТО. Ф. 1731. Оп. 1. Д. 562.
24. Государственный архив Российской Федерации (ГАРФ). Ф. А-259. Оп. 45. Д. 8563.

25. ГАТО. Ф. 1731. Оп. 1. Д. 601.
26. КПСС. Коммунистическая партия Советского Союза в резолюциях и решениях съездов, конференций и пленумов ЦК (1898—1986). Т. 11. 1966—1970. М.: Политиздат, 1986.
27. ГАТО. Ф. 1731. Оп. 1. Д. 753.
28. ГАТО. Ф. 1731. Оп. 1. Д. 969.
29. ГАТО. Ф. 1731. Оп. 1. Д. 658.
30. Зинин В. Г., Зайцева Л. М. Ресурсный потенциал сферы культуры. М.: Знание, 1989.
31. ГАСПИТО. Ф. 124. Оп. 195. Д. 113.
32. ГАСПИТО. Ф. 124. Оп. 212. Д. 180.
33. ГАРФ. Ф. А-259. Оп. 45. Д. 4600.
34. ГАСПИТО. Ф. 124. Оп. 225. Д. 96.
35. ГАТО. Ф. 1731. Оп. 1. Д. 798.
36. ГАСПИТО. Ф. 3912. Оп. 1. Д. 493.
37. ГАСПИТО. Ф. 124. Оп. 184. Д. 1.
38. ГАСПИТО. Ф. 124. Оп. 209. Д. 43.
39. Неменова Л. М. Иду на эксперимент. М.: Сов. Россия, 1983.
40. ГАСПИТО. Ф. 124. Оп. 205. Д. 99.
41. ГАСПИТО. Ф. 124. Оп. 205. Д. 14.
42. ГАСПИТО. Ф. 124. Оп. 216. Д. 161.
43. ГАСПИТО. Ф. 124. Оп. 209. Д. 8.
44. ГАСПИТО. Ф. 124. Оп. 229. Д. 194.
45. ГАСПИТО. Ф. 124. Оп. 242. Д. 183.
46. ГАСПИТО. Ф. 124. Оп. 232. Д. 19.
47. ГАСПИТО. Ф. 124. Оп. 229. Д. 18.
48. ГАТО. Ф. 1731. Оп. 1. Д. 1007.
49. ГАТО. Ф. 1731. Оп. 1. Д. 1106.
50. ГАРФ. Ф. А-501. Оп. 3. Д. 1693.
51. Маслова. О. Геннадий Олейник: «Государство — не бухгалтерия» // Новости Югры. 2003. 3 апреля (№ 36).

*****

УДК 711.4.01
ББК 63.3(2)63

Клевакин Александр Николаевич
кандидат архитектуры, доцент, Новосибирский государственный университет архитектуры, дизайна и искусств, г. Новосибирск, kan0756@mail.ru

ЗАПАДНО-СИБИРСКАЯ НЕФТЕГАЗОНОСНАЯ ПРОВИНЦИЯ И КУЛЬТУРА МОЛОДЫХ ГОРОДОВ

Рассматриваются три взгляда на последствия внедрения модели строительства новых городов в СССР. В одном ряду материалы сибирских историков и тюменских конференций 1960-х

годов, дискуссия в рамках международной конференции в Набережных Челнах 1993 г., исследования автора Нижневартовска (1979–2001 гг.). Приводятся данные опроса жителей.

Ключевые слова: Западно-Сибирская нефтегазоносная провинция, культура городов, стагнация города.

Aleksander N. Klevakin
candidate of architecture, associate professor,
Novosibirsk state University of architecture, design and arts,
Novosibirsk, kan0756@mail.ru

WEST SIBERIAN OIL-AND-GAS PROVINCE AND CULTURE OF THE YOUNG CITIES

Three views of consequences of introduction of model of construction of the new cities in the USSR are considered. In the same row materials of the Siberian historians and the Tyumen conferences of the 1960th years, a discussion within the international conference in Naberezhnye Chelny 1993, researches of the author of Nizhnevartovsk (1979–2001). Data of poll of inhabitants are provided.

Key words: West Siberian oil and gas province, culture of the cities, stagnation of the city.

Исторические исследования

В настоящий период времени в сибирских школах исторических исследований устоялся подход к трактовке событий и процессов освоения нефтегазоносных районов Тюменской области в 60–80-х годов прошлого века. Подчеркивается, что комплекс мероприятий, осуществленных в короткие сроки обеспечил переход тюменского региона на новую ступень своего развития – индустриально-урбанистическое общество [1; 2]. Нельзя не признать справедливым замечание, что в разработках концепций и прогнозов развития городского расселения в регионе современные архитекторы осуществляют при отсутствии ретроспективного взгляда на эволюцию поселений [5, С. 20].

Длительный период времени экономические перспективы Тюменской области оставались совершенно неясными и оставалась без внимания со стороны государства. Борьба идей и направлений вокруг необходимости «совершенствования размещения производительных сил страны» порождала авантюрные проекты, подобным проекту строительства Нижне-Обской ГЭС, связанной с затоплением огромных пространств северной части

Тюменской области. Постепенно усиливалась позиция сторонников перехода к более активной реализации нового направления – увеличению добычи нефти и газа, основной базой для осуществления которого должен был стать Западно-Сибирский регион [2, С. 281].

Известна развернутая государством в конце 1920-х годов дискуссия о соцрасселении, которая была подробно рассмотрена и описана в литературе. Отмечается, что среди профессионалов того времени возникало понимание, что «изучение города – черта времени, характеризующегося движением общественной мысли. Речь шла об урбанизме, об умении осмыслить окружающую среду, о стремлении общества овладеть стихийным процессом развития городов и подчинить его своим сознательно выдвигаемым задачам» [3, С. 6]. Как отмечают теоретики архитектуры, в этот момент отечественной истории «... не только у архитекторов, но и у социологов, писателей, философов появилась потребность разобраться в самом понимании того, что издавна объединялось словом город» [4, С. 25].

На фоне событий далекого прошлого обостряется интерес к событиям современности. Благодаря сибирским историкам становятся доступны материалы дискуссии 1960-х годов, посвященной обсуждению перспектив расселения в Западно-Сибирском регионе. Проходившие дискуссии на трех конференциях, имеют важное значение для градостроителей и архитекторов. К сожалению, пока, данные материалы не стали предметом анализа широкого круга экспертов.

Научно-техническая конференция по проблемам градостроительства, состоявшаяся 23–25 июня 1966 г. в Тюмени, была посвящена районной планировке и расселению, застройке, инженерному оборудованию городов и населенных мест, конструктивным решениям зданий [5, С. 94]. По инициативе областного руководства в Тюмени повторно проводится конференция по проблемам градостроительства в газоносных районах области. Участники состоявшейся 26–28 июня 1968 г. встречи должны были ответить на вопрос о целесообразности строительства городов на территории Крайнего севера. Обсуждение вопросов возведения городов и принятие решения о стратегии освоения нефтегазодобывающих районов Западной Сибири во многом обеспечивала работа третьей завершающей тюменской конференции [5, С. 107].

В это же время параллельно с проходившими на конференциях дискуссиями развертывается разработка схемы расселения нефтегазодобывающих районов Тюменской области. В 1967 г. Тюменским облисполкомом утверждаются проекты планировки Ханты-Мансийского промышленного района и детальной

планировки жилого района города Сургута. Центральный институт разрабатывает варианты расселения. Рассматриваются возможности роста по централизованной и децентрализованной схемам. В качестве узлов расселения выступают Сургут, Нижневартовск и Южный Балык. Предпочтение областного руководства определяется вариантом, предусматривающим расселение по централизованной схеме. Разработка генплана Нижневартовска передается сотрудникам института Гипрогор. Принимаемые руководством страны и областью решения ориентированы на застройку городов капитальными многоэтажными домами и недопущение развертывания индивидуального строительства, использование в застройке деревянных домов [1; 5].

Вместе с тем, как замечают исследователи, отсутствовало единство мнений и точек зрения на различных уровнях власти, в кабинетах ведомств. Развертывание проектных работ, их финансирование, опережали принятие окончательных решений об общей стратегии – «эти вопросы (использование многоэтажных домов или индивидуальной застройки – А.К.) на государственном уровне еще не были окончательно утверждены [1, С. 143].

Выработка общей стратегии и формирование единого подхода к освоению нефтегазоносных районов тюменской области натыкалась на отсутствие опыта, практики и научного обоснования.

Стратегия

Период 1969–1979 гг. – время выработки и развертывания системы мероприятий по реализации концепции градостроительной политики «базовый город – вахтовый поселок» [5, С. 109]. По мнению исследователей, период роста показателей добычи углеводородов, время развития нефтегазоносного комплекса Западной Сибири становится «спасением для страны», придало новый импульс экономике СССР [5, С. 48]. Однако, с возрастанием диспропорций в социальном развитии региона, обострением кризиса нефтегазодобывающей промышленности Западной Сибири, приходит понимание невозможности реализации схемы расселения «базовый поселок – вахтовый поселок» [5, С. 141]. В 1980 г. меняется подход к социальному и градостроительному освоению Севера Западной Сибири [5, С. 146]. В течении одного десятилетия наблюдается резкий рывок экономического роста, делается попытка внедрения модели пространственного освоения и наступает спад показателей, приходит понимание необходимости отказа от первоначально выработанной стратегии расселения.

Конференция в Набережных Челнах

В 1993 г. в Набережных Челнах под эгидой ЮНЕСКО состоялась международная конференция «Культура молодых городов». Цель проведения и пятидневного периода работы собравшихся экспертов явилось необходимость объединение усилий исследователей, практиков и политиков разных стран. Важным был поиск баланса интересов самих городов, тех национальных и региональных структур, в которые они входят, и тех интересов, которые определяются общегосударственными целями и приоритетами [6, С. 17].

Исходя из сформулированной организаторами научной концепции и хода состоявшейся дискуссии, участники констатировали, что практика формирования новых городов свидетельствует о трансформациях и искажениях универсальных черт урбанизации в условиях СССР [6]. Процессы формирования молодых городов СССР не отвечали понятиям и теориям, закрепленным в энциклопедических изданиях того периода времени [7].

Частью научной концепции конференции в Набережных Челнах явился раздел, указывающий на констатацию различий ситуаций в нашей стране и в зарубежных странах. Подчеркивалось, что современное западное гражданское общество, наследуя традиции греко-римской цивилизации, изначально вышло из чрева города. Этому способствовали и компактность положения государств, и близость центров разных стран друг к другу, стимулирующие их постоянное взаимодействие. Интегративная природа урбанизации находила благоприятные условия для своего развития. Западноевропейский вольный город создал бюргера, гражданина самоуправляющейся городской общины. В этом плане молодые города, возникшие в Европе в 1950–60-е годы XX столетия, могли опереться на развитую инфраструктуру и социальный потенциал исторически сложившихся крупных городов, в зонах развития которых они, как правило, размещались [6, С. 15].

В России же с ее крестьянско-общинным, крепостным прошлым, огромными пространствами, многонациональным населением, разнообразием регионов, находящихся на разных ступенях культурного развития, процесс накопления и кристаллизации единых городских образцов был изначально затруднен. Давали о себе знать сложности освоения больших пространств, создания коммуникационной инфраструктуры, которые до сих пор еще не преодолены. Отдельные городские центры все время страдали от изолированности, плохой доступности и не могли полноценно выполнять свое историческое предназначение [6, С. 15].

Все эти условия предопределили ситуацию, когда естественный для нормального типа урбанизации приоритет исторически сложившихся крупнейших культурных центров – больших городов – был фактически опрокинут. Их социальные и культурные ресурсы произвольно, без учета длительности их воспроизводства и созревания на новом месте, долгие годы перекачивались в «районы нового освоения», в том числе и в новые поселения. В то же время, в силу непреложности логики взаимодействия «центра» и «периферии», шло нарастающее давление на крупнейшие города, становившееся в этих обстоятельствах все более избыточным и разрушающим. При этом исчерпывался не только их культурный и социальный потенциал, но и разрушался сам генофонд горожан, истончался их массовый, «срединный» (средний) слой [6, С. 16].

1993 год – время политического и экономического реформирования России. Острота событий в стране отразились на высказываемых участниками конференции точках зрения.

Доктор географических наук Ю.Л. Пивоваров (Москва) заострил внимание на особенностях урбанизации советского периода. По его мнению, тоталитарный режим в СССР противостоял свободному проявлению естественноисторического процесса. Одна из них заключалась в появлении новых городов не от «крупного города» (как в агломерациях), а от «района», нередко расположенного в слабо освоенных северных и восточных территориях России. Это не давало возможности полноценно использовать потенциал крупнейших центров. Однобокое развитие урбанизации в качестве побочного продукта индустриализации обусловило и однобокость функциональной структуры городов, в первую очередь – вновь возникших [6, С. 33].

Доктор архитектуры, профессор А.В. Иконников (Москва) указал на целенаправленное стремление властей, опиравшихся на общую неразвитость социальной среды и «послушность» общественного сознания, авторитарными методами «обновить», «перемешать» социальные и культурные слои общества, блокировать развитие традиций городской культуры. В долгосрочной политической перспективе это давало возможность сохранять в определенных временных рамках («а после нас хоть потоп!») неизменность, устойчивость соответствующих структур власти при помощи непрерывного движения людских потоков. Искусственно поддерживалась ситуация постоянных «начинаний на новом месте», логически вытекавшая из лозунга «Отречемся от старого мира» [6, С. 33].

Доклад кандидата экономических наук В.И. Переведенцева (Москва) обратил особое внимание на проблему низкой «прижи-

ваемости», сменяемости населения, причины этого. На большом статистическом материале были рассмотрены социально-демографические процессы в новых городах. Подчеркнуто, что система привлечения населения в молодые города оказалась эффективнее и сильнее системы закрепления новоселов. Возможность ускоренного получения жилья, молодежный состав населения, позволяющий быстрее, чем в старых городах, устроить личную жизнь, высокие заработки на вновь создаваемых производствах или зональные коэффициенты на начальном этапе адаптации – все это явилось временными факторами притяжения. Однако в дальнейшем ограниченность представляемых городом услуг, ограниченность выбора профессии и мест приложения труда для специалистов с высшим образованием и высокой квалификации, однообразие культурной жизни побудило наиболее мобильные (в широком смысле слова) группы населения к миграции в другие города [6, С. 34].

В ряду специфических черт новых городов – процесс адаптации населения, который длителен и сложен. Этому аспекту также уделили внимание участники конференции. Конфликты и проблемы, сопровождающие процесс адаптации, объективны и не должны заведомо рассматриваться как «отклонение от нормы». Особенно сложен он для выходцев из сельских районов, которые проходят стадию первичного освоения новых для них норм городского образа жизни, а также вживания в незнакомое городское пространство. Обсуждая связь этого процесса с развитием межнациональных отношений, руководитель общественной лаборатории общества «Милли-йорт» М.М. Хаертдинов (Набережные Челны) говорил о возможности создания «городских общин» по национальному признаку. Они могли бы стать той частью социальной структуры города, на которую опирались бы в своей национальной политике муниципальные власти [6, С. 35].

Пространственная организация новых городов, их архитектурно-градостроительная среда испытывали на себе постоянно усиливающееся давление сферы идеологии «социалистического строительства». Будучи объектом целеустремленных усилий по созданию нового типа городского поселения («соцгород»), новые города в нашей стране становятся объектом жестко запрограммированных инноваций, отвечавших общинно-коммунистическим идеологическим установкам и представлениям об организации социально-бытовых процессов. Изменения этих представлений, их эволюция по мере пере хода от «эпохи первых пятилеток» к 1960-м годам практически не затронули изначального проектно-нормативного отношения к городской среде. Подобное отношение базировалось на понимании города как конструкции,

формируемой прежде всего градостроительной деятельностью и лишенной собственных внутренних сил и закономерностей саморазвития [6, С. 36].

Градостроительство в этом случае «проектировало» те социальные процессы, тот образ жизни, которые в городе должны были быть реализованы и которые должны были соответствовать заданным социальным образцам. Социальная реальность новых городов, как и вообще особенности городских процессов, их природа в целом, до рубежа 1960–70-х годов широко не изучались, не велись обследования населения. Все это создавало базу для распространения ничем не сдерживаемых иллюзорных представлений как о типе нового города в целом, так и о характере городского пространства.

Изначально противопоставляя «новое» и «старое», отрывая одно от другого, такой подход игнорировал исторические традиции формирования пространственной среды, сложившееся восприятие горожанами таких его характеристик, как «масштаб», «плотность» и т.д. Особое значение в этом отношении имела неразработанность проблем национального своеобразия и самобытности архитектуры и градостроительства. Этой теме был посвящен доклад доктора архитектуры, профессора С.С. Айдарова (Казань), показавшего необходимость и возможность утверждения в национальных особенностях черт региональной общности и интернациональной всеобщности с архитектурой других стран. Основой характеристики национального своеобразия в архитектуре самостоятельно развивающегося народа служат приемы, принципы и формы, исходящие из генетико-стилистических компонентов конкретного этапа местного зодчества [6, С. 38].

Выступая с докладами, участники конференции из стран с богатой историей урбанизации, основываясь на большом опыте уже во многом пройденного этапа строительства новых городов и его исследовании, предложили ряд возможных сценариев движения молодых городских образований по пути своего развития. Профессор Г. Бюржель (Париж) подчеркнул особенности нынешней, качественно иной фазы урбанизации в крупнейших городских районах, которая характеризуется большой дисперсностью размещения и развития городских поселений. На примере городов одной из крупнейших агломераций мира был показан процесс создания новых высоко урбанистических по своей структуре образований. Профессор П. Маркузе (Вашингтон) в своем докладе сравнил классификацию российских и американских молодых городов, охарактеризовав их общие черты и различия. Он обратил внимание на возможные негативные стороны урбанизации в том случае, если процесс формирования новых

городов не будет учитывать мирового опыта. Им был высказан ряд рекомендаций по формированию городской политики. К ним относятся: необходимость обеспечения населения местами приложения труда, создание социальных программ [6, С. 41].

Выбор объекта наблюдения-исследования

По мнению ряда экспертов, город Нижневартовск является единственным городом Тюменской области, формирование которого проходило по разработанному генеральному плану. На данном примере в чистом виде можно наблюдать процесс зарождение замысла пространственной организации жизни базового города нефтедобычи. Рассмотрение конкурсного проекта, проектов детальных планировок первой и второй очередей застройки дополняет картину складывания среды жизнедеятельности.

Опыт участия в градостроительном проектировании Нижневартовска (1978–1980 гг.)

Моя практика первых трех лет после окончания архитектурного факультета – проектная работа в стенах СибЗНИИЭП. В качестве архитектора, старшего архитектора в составе планировочной группы мною выполняются расчеты, чертежи и макеты проектов микрорайонов, а позже проекта застройки третьей очереди г. Нижневартовска. Идея спроектированного города и соответствующая ей система трехступенчатой системы общественного обслуживания получала закрепление в практике проектирования, реализовывалась в застройке нового, быстрорастущего города нефтяников.

Проектная документация, рассмотренная и утвержденная главными специалистами института, «отгружается» заказчику. Борт самолета на городском аэропорту принимал альбомы чертежей, макеты и доставляет их адресату. Казалось, что ударные темпы добычи нефти обеспечивали высокую скорость воплощения замыслов архитекторов: была построена первая очередь и завершается застройка второй очереди строительства города. На повестке дня вставал вопрос о необходимости проектирования третьей очереди строительства. По расчетным данным перспективная численность определяется уже 250 тысячами жителей [8, С. 165].

Изучение и оценка (командировка, 1981 г.)

В феврале 1981 г. состоялась командировка в г. Нижневартовск. Целью этой поездки являлся сбор исходных данных для

разработки проекта строительства третьей очереди. Представилась возможность оценить усилия по строительству города нефтяников, которые были предприняты правительством, ведомством, местной властью и генеральным проектировщиком (рисунок № 1).

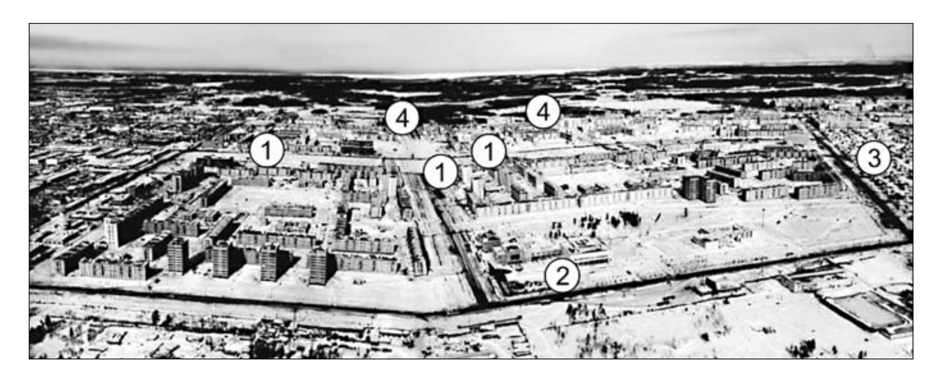


Рис. 1. **Вид на первую очередь строительства Нижневартовска.**

В центре не застроенный участок общественного центра (1), на переднем плане здание кинотеатра «Октябрь» (2), а справа квартал временного поселка (3). Остатки некогда существовавших зеленых насаждений сохранились лишь за чертой городской застройки (4).

Включенное наблюдение состояния функциональных зон первой и второй очередей застройки Нижневартовска – жилой, промышленной, системы общественного обслуживания – позволило зафиксировать состояние социально-пространственной среды города. Записи из ежедневника: «Негостеприимно встречает город своей промышленной зоной: совершенно неорганизованное пространство, огромные коммунально-складские территории. Отсутствует фасад города при подъезде со стороны аэропорта.

На территории первой очереди совершенно не просматриваются пешеходные связи, хотя и были, нарисованы в проекте. Сложилась стихийная пешеходная артерия – магазин «Кедр» – улица Космонавтов, которая в некоторых местах проходит по внутри микрорайонному пространству, территории детских учреждений. Интересно, что вокруг этой артерии начинают группироваться временные торговые точки, киоски, мелкие обслуживающие учреждения. Абсолютно отсутствует какая-либо система в размещении учреждений обслуживания, может быть, ее вообще не существует?

То ли отсутствует, то ли находится в аварийном состоянии канализационная сеть. Особенно это чувствуется в районе будущего Дома техники (запахи преследуют тебя у горисполкома,

даже в холле гостиницы «Северная» (можно себе представить, что творится весной и осенью)?

Старый Вартовск ужасен. Раскосые одноэтажные дома, ветхие хозяйственные постройки, большое количество балков. «Приличным» местом можно назвать территорию действующего кладбища – единственный сохранившийся зеленый островок. Очень красивый сочный кедр хорошо «читается» на фоне неба».

Наблюдения во время поездки в Нижневартовск позволили сделать заключение о том, что проекты первой и второй очередей строительства города существенно расходятся с тем, что реализовано. Таким образом, практика строительства Нижневартовска уже на первых этапах выявила очевидный факт, позже признанный учеными и профессионалами – несбыточность ожиданий отечественных практиков проектирования и управления строительством нового города. Об этом пишет в 1986 г. директор института, который являлся генеральным проектировщиком Нижневартовска, В.Г. Терехин в своей статье «Проектирование и строительство Нижневартовска – города у Самотлора». Эта статья была опубликована в журнале «Архитектура СССР» [13, С. 26].

За двенадцатилетний период последующей работы с проектами Нижневартовска мне ещё дважды предоставлялась возможность участвовать в мероприятиях, направленных на «обуздание стихии нового города». Отклонение процесса реализации от рамок первоначального замысла требовало от участников градостроительного процесса усилий по исправлению выявляемых недостатков. Генеральным проектировщиком выполнялись расчеты, делались проектные предложения, изготавливались масштабные макеты. Участниками этих кампаний являлись архитекторы-градостроители, чиновники Госгражданстроя, представители Союза архитекторов, представители местной власти и ведомств.

Первый шаг. Решительным действием по устранению дефицита объектов социальной сферы, финансировавшейся с момента возникновения города по остаточному принципу, было принятие решения разработать проект невоплощенных объектов городского значения.

Перед участниками четырех команд проектировщиков конкурса 1979 г. была поставлена задача определить перспективы застройки участков города, зарезервированных под общегородской центр. Пустующая территория в структуре микрорайонной застройки двух первых очередей застройки ожидала своего оформления. Требовался проект общегородской системы обслуживания Нижневартовска.

Участники соревнования выполнили свою задачу. Были представлены решения, которые не критиковали первоначальный за-

мысел генерального плана, а уточняли идею спроектированного города. Функциональное зонирование как принцип, уже воплощенное в застройке первой и второй очередей Нижневартовска, дополнилось другой частью идеи «лучезарного города» – появились «дома-башни». Расставленные на территории, зарезервированной под общегородской центр, высотные доминанты, по мнению авторов-разработчиков, призваны были устранить диспропорции внутри застройки по главной транспортной магистрали и вдоль набережной. Незастроенные участки территории трактовались как зоны озеленения. Пока эти предложения были в проекте.

Принципиальных различий в предложениях участников не было. Каждый с небольшим отличием трактовал форму башни «лучезарного города», это касалось плана, высоты и количества (рисунок № 2). Ни одна из команд-участниц не обратила внимания на тенденцию, которая наметилась на момент проведения конкурса и завершения строительства первой очереди застройки. Функционирование сложившихся жилых микрорайонов обеспечивала сеть мелкоструктурных объектов, размещенная в первых этажах домов, на территории промышленной зоны [8, С. 166].

Второй шаг. Перенести замысел конкурсных предложений в застройку Нижневартовска помогла шефская помощь столицы.

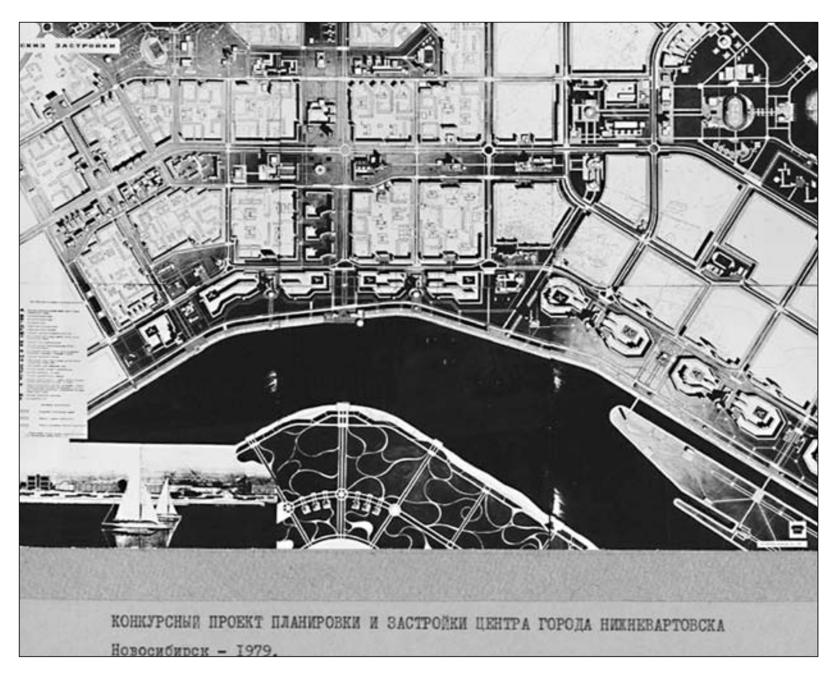


Рис. 2. **Дома-башни в конкурсном проекте планировки и застройки центра г. Нижневартовска. Вариант СибЗНИИЭП. 1979.**

В начале 1980-х гг. в рамках уже сложившейся традиции принимается решение о поставке изделий московского домостроительного комбината нефтяникам Нижневартовска. В мобилизационном порядке мастерская генерального проектировщика (СибЗНИИЭП, Новосибирск) готовит проектные материалы по размещению шестнадцатиэтажных жилых домов на незастроенные участки Нижневартовска, делается попытка «разнообразить монотонность панорамы», повысить «художественный облик» города. Задействованы основные силы института. Бригада архитекторов-проектировщиков попадает на прием к Н.В. Баранову (зам. Председателя Госгражданстроя), который лично определяет окончательный вариант размещения высотных акцентов. Наступает момент, когда идея «башен» в природном окружении Ле Корбузье воплощается в застройке «нового города» на Тюменском Севере (рисунок № 3).

Забота о цифре показателей добычи сырья, показатель количества вводимых метров квадратных площадей оставались на первом месте. Интересно мнение жителей. Уже первые опросы населения, проведенные сотрудниками отдела градостроительства зонального института, вскрывали низкую эффективность проектных и управленческих решений.



Рис. 3.
Шестнадцатиэтажные жилые дома московской серии в застройке Нижневартовска на Тюменском Севере.

Оценка жителей (анкетный опрос, 1989)

Данные анкетного обследования, проведенного в Ноябрьске в 1989 г. [9], подтвердили результаты включенного наблюдения в Нижневартовске 1981 г. Замысел по построению жизни в новом городе и реализация этого замысла имели серьезные расхождения. Негативное восприятие среды нового города его жители связывали, прежде всего, с нецентральными улицами. 52% опрошенных указало на наличие в городе мест, которые им не нравятся. Это были, как правило, неблагоустроенные улицы, лишенные обслуживающих учреждений. Особая неприязнь отмечается в отношении к кварталам малоэтажной деревянной застройки, балкам, «шанхаю». Ее выразили жители, как самих этих районов, так и микрорайонов массовой застройки.

Независимо от представлений градостроителей, которые «размещали» и «проектировали» общегородской центр, исходя из своих профессиональных соображений, население Ноябрьска имело собственное мнение о центре нового города. На вопрос, есть ли в городе такое место, которое можно считать его центром, 51,3% ноябрьцев дало положительный ответ; около 35% отметило, что такого центра пока не существует, и 11,8% затруднились ответить.

С.В. Литвинов в своем диссертационном проекте представил такие города, как Сургут, Нефтеюганск и Стрежевой, тем самым расширив перечень объектов натурного обследования [11]. В ходе исследования им были сделаны выводы, которые подтверждали результаты наших наблюдений и изучения Нижневартовска и Ноябрьска. Эти работы позволили сделать следующий вывод: монопрофильность специализации новых городов обеспечивала реализацию сугубо прагматической цели – временного проживания населения, обслуживающего технологический цикл нефтедобычи. Задачи организации досуга населения, сохранения природного окружения, обустройства среды жилых микрорайонов и кварталов в условиях централизованной системы не были решены.

***

В условиях распада директивной системы управления новые города, выстроенные по образцу ведомственной принадлежности, оказались неконкурентоспособными. Острота проблем в новых городах достигла предела на переходном этапе к рыночной экономике, стал обсуждаться вопрос о возможности переселения жителей. Отсутствие научно обоснованной стратегии пространственного развития стало одной из причин стагнации городов Западно-Сибирского нефтегазоносного региона.

В зависимости от принятия одной из трех точек зрения, изложенных в материале настоящей статьи – в исторической науке, в отечественной урбанистике, результатах исследования г. Нижневартовска, можно говорить о позитивном процессе модернизации или об обострении противоречий роста-развития городских поселений Западно-Сибирской нефтегазоносной провинции.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

1. Колева Г. Ю., Стась И. Н., Шорохова И. И. Становление индустриально-урбанистического общества на территории Тюменской области. Тюмень: ТюмГНГУ, 2013. 284 с.
2. Карпов В. П., Колева Г. Ю., Гаврилова Н. Ю., Комгорт М. В. Западно-Сибирский нефтегазоносный проект: от замысла к реализации. Тюмень: Изд-во ТюмГНГУ, 2011. 392 с.
3. Анциферов Н. Как изучать город. М; Л., 1929. 25 с.
4. Хазанова В. Э. Советская архитектура первой пятилетки. Проблемы города будущего. М.: Наука, 1980. 373 с.
5. Стась И. Н. От поселков к городам и обратно: история градостроительной политики в Ханты-Мансийском округе (1960-е — 1990-х гг.). Сургут: Дефис, 2016. 258 с.
6. Международная конференция «Культура молодых городов»: Заключительный отчет. Набережные Челны: М., 1993. 112 с.
7. Коган Л. Б., Покшишевский В. В. Урбанизация // Большая советская энциклопедия. Т. 27. М., 1977. С. 72-74.
8. Клевакин А. Н. Архитектор и эпоха (идея города в 70-е гг. прошлого столетия) // Вестник Иркутского государственного технического университета. 2014. № 11. С. 161-168.
9. Анализ реализации генерального плана города 1993—1995 годов. Современное состояние, совершенствование генерального плана в новых экономических условиях, перспективы развития города до 2010 года, к материалам для «Комплекса работ по подготовке правил застройки и землепользования». Новосибирск: СибЗНИИЭП, 2001.
10. Провести исследования социально-культурных условий формирования городской среды г. Ноябрьска и разработать рекомендации по учету в проекте детальной планировки. Договор № 01-966 от 01.11.1999. Отчет (руководитель Е. Л. Левченко). Новосибирск: СибЗНИИЭП.
11. Литвинов С. В. Архитектурно-планировочное развитие городов Среднего Приобья: исторический анализ и оценка: Автореф. дис. ... канд. арх.: 18.00.04. Новосибирск, 2007. 27 с.
12. Клевакин А. Н. Города меняются снизу: монография / Новосиб. гос. ун-т архитектуры, дизайна и искусств. Новосибирск: Наука, 2015. 228 с. (в печати).
13. Терехин В. Г. Проектирование и строительство Нижневартовска — города у Самотлора // Архитектура СССР. 1986. № 11. С. 23-28.

* * * * *

УДК 338:94(47+57)@”1917/1991
ББК 65.24+63.3(2)6

Захаров Александр Викторович
доктор исторических наук, профессор,
Саратовский социально-экономический институт (филиал)
Российского экономического университета им. Г. В. Плеханова,
г. Саратов, ZaharovAV2007@yandex.ru

Ефимова Елена Александровна
кандидат исторических наук, доцент,
Саратовский социально-экономический институт (филиал)
Российского экономического университета им. Г. В. Плеханова,
г. Саратов, Helenn79@mail.ru

К ИСТОРИИ ВНЕДРЕНИЯ ВАХТОВОГО МЕТОДА ОРГАНИЗАЦИИ ТРУДА ПРИ СТРОИТЕЛЬСТВЕ НЕФТЕГАЗОВОГО КОМПЛЕКСА В ЗАПАДНОЙ СИБИРИ

Статья посвящена проблеме организации труда строителей нефтегазового комплекса в сложных природно-климатических условиях Западной Сибири, основным решением которой стал вахтовый метод организации труда, по сей день использующийся в отрасли как основной.

Ключевые слова: вахтовый метод, базовый город, экспедиционно-вахтовый метод, социальная инфраструктура.

Alexander V. Zakharov
doctor of historical sciences, professor,
Saratov Social and Economic Institute (branch) of the Russian Economic
University G. V. Plekhanov, Saratov, ZaharovAV2007@yandex.ru

Elena A. Efimova
candidate of historical sciences, associate professor,
Saratov Social and Economic Institute (branch) of the Russian Economic
University G. V. Plekhanov, Saratov, Helenn79@mail.ru

THE HISTORY OF THE IMPLEMENTATION OF THE SHIFT METHOD THE ORGANIZATION OF LABOR IN THE CONSTRUCTION OF OIL AND GAS COMPLEX IN WESTERN SIBERIA

The article is devoted to the problem of the organization of work of builders of oil and gas complex facilities in difficult clim-

atic conditions of Western Siberia, the main decision of which was the shift method of work organization, still used in the industry as the primary.

Key words: shift method, the base town, expeditionary-shift method, social infrastructure.

Организация вахтовых работ в период строительства Западно-Сибирского нефтегазового комплекса одна из самых дискуссионных в новейшей историографии развития нефтегазодобывающих районов Западной Сибири. Историки спорят о роли вахтового метода в социальном освоении нефтяного региона, о начале и этапах развития вахтовой организации работ на месторождениях углеводородов и при реализации системы расселения «базовый город – вахтовый поселок». Наибольших научных успехов в разработке данной проблемы добилась тюменская школа историков, занимающаяся изучением становления Западно-Сибирского нефтегазового комплекса. Следует выделить труды историков Н.Ю. Гавриловой [2; 3], В.П. Карпова [6], Г.Ю. Колевой [7; 8; 9], а также их совместную фундаментальную работу [5]. Также значимы исследования сургутского историка И.Н. Стася, который раскрыл историю дискуссии о роли вахтового метода при градостроительном освоении нефтегазодобывающих районов Западной Сибири [12; 13; 14; 15]. В данной статье показан процесс и особенности организации вахтового метода при обустройстве нефтегазовых месторождений Западной Сибири во второй половине XX в.

Топливная промышленность как одна из важнейших отраслей тяжелой индустрии в значительной мере определяет уровень темпы роста и масштабы развития других отраслей народного хозяйства. Однако долгие годы в нашей стране развивалась главным образом добыча угля, торфа и даже заготовка дров, вместо того, чтобы более эффективно использовать нефтяные и газовые месторождения. Только в середине 1960-х гг. по-настоящему бурными темпами стали осваиваться недра земли на территориях нашей страны, огромное значение при этом придавалась вовлечению в этот процесс земель Тюменской области, экономика которой пережила второе рождение.

В результате усилий коллектива Тюменского территориального геологического управления в сложных условиях тайги, болот, бездорожья и сурового климата в быстро развивающемся регионе было обнаружено около 20 уникальных месторождений нефти и 23 источника газа. Открытие огромных богатств в недрах земли обширной Тюменской области привлекло внимание всей страны. Нефтяные фонтаны Сургута, Нефтеюганска, Ша-

има, Каменного и Мегиона, колоссальные запасы газа в районах Березово, Нового Порта и Таза – это достояние страны и объекты государственного значения. О существовании поселков Урай, Нижневартовск, Мегион, Усть-Балык, Охтеурье, Игрим не знали даже жители Тюменской области, с этого момента о них заговорили не только в России, но и во всём мире.

Крупные открытия геологоразведчиков позволили приступить к промышленному использованию нефтяных и газовых месторождений. Для организации добычи нефти и газа в одном из отдалённых регионов страны было создано производственное объединение «Тюменьнефтегаз», в его состав входили тресты «Тюменьнефтегазразведка», «Тюменьнефтегеофизика», «Тюменьтехснабнефть» и «Тюменьнефтестрой», нефтепромысловые управления «Сургутнефть», «Мегионнефть», «Шаимнефть», газопромысловое управление «Игримгаз», Усть-Балыкская, Мегионская, Шаимская, Игримская конторы бурения. Для освоения тюменских недр были призваны специалисты из Башкирии, Татарии, Куйбышевской и Саратовской областей. Однако интенсивное и скоростное открытие огромных по своим запасам кладовых Западной Сибири предсказуемо вызывало необходимость в оснащении этих многочисленных месторождений различного уровня социально-хозяйственной инфраструктурой, требовало прокладки трубопроводов для транспорта газа. Всё это предопределило необходимость решения советским руководством ряда важнейших задач, от успешности предпринятых мер зависело развитие не только топливно-энергетического комплекса, но и всей экономики СССР. Так как сложившийся к этому времени опыт организации нефтяных и газовых промыслов в центральных районах страны здесь был неприемлем, необходимо было в короткие сроки найти инновационные подходы и технологические решения. Нефтегазовые месторождения Западной Сибири и Крайнего Севера находились в значительной отдалённости от других нефтегазоносных территорий, в труднодоступных, слабозаселённых, а порой и совсем безлюдных районах, расположенных преимущественно в зоне тайги и тундры. В этой связи ключевыми вопросами стали не только технические сложности в освоении месторождений, доставка к месту дислокации техники и оборудования, но также обеспечение объектов нефтяной и газовой индустрии необходимым кадровым потенциалом и в целом организация труда в экстремальных условиях.

Изначально министерства нефтяной и газовой промышленности не имели ясной концепции градостроительного освоения Севера Западной Сибири, где были бы учтены реалии региона: сложные природно-климатические условия, огромные неосвоен-

ные пространства, неразвитость транспортной системы, малая плотность населения. Существенная недостаточность людских ресурсов привела к тому, что ведомства, без учёта специфики ситуации заселяли регион рабочими из различных регионов страны, в первую очередь, из прилегающих и наиболее оптимальных для транспортировки контингента районов Урала, Поволжья и Западной Сибири. Система расселения и практика возведения поселений для рабочих была слепо скопирована с Урало-Поволжья, в результате чего населённые пункты с примитивным уровнем благоустройства и хаотичной застройкой массово возникали у нефтяных и газовых месторождений. Стихийно разрастаясь, эти поселения получали статус рабочих посёлков, а потом и городов [14, С. 66–67].

Против вышеизложенной градостроительной политики резко выступили представители местной власти и прежде всего руководители Тюменского обкома КПСС и Тюменского облисполкома, по мнению которых вместо небольших посёлков близ месторождений, нужно возвести несколько крупных базовых городов, откуда привозить персонал на работу по сменам. В историографии такая модель получила название «базовый город — вахтовый посёлок». Дискуссия по развитию градостроительства на новых неосвоенных территориях между министерствами и региональными властями продолжалась вплоть до конца 1960-х гг., когда позицию Тюменского руководства поддержал Госплан СССР в лице его председателя Н. К. Байбакова. Благодаря этому на государственном уровне была принята схема централизованного расселения, которая нашла отражение в постановлении ЦК КПСС и СМ СССР от 11 декабря 1969 года [15, С. 156–157].

Однако до конца 1970-х гг. при освоении газовых месторождений Западной Сибири преобладал традиционный метод расселения: нехватка кадров из-за возросших темпов строительства объектов компенсировалась за счёт прибытия сюда специалистов из других регионов. Возможность быстрого карьерного роста, заманчиво высокие зарплаты, а также определённая романтика привлекала сюда молодёжь со всех уголков страны. В процессе трудовой деятельности первопроходцы обзаводились семьями, что приводило к усложнению социальной инфраструктуры мест проживания. Результатом притока населения и его естественного роста на местах стало ещё более интенсивное, чем в самом начале освоения разрабатываемых территорий, возникновение за весьма короткий срок специфической системы расселения, а именно небольших городов и рабочих посёлков. За исключением редких случаев, когда новые центры освоения возникали на месте сложившихся здесь ранее русских поселений (Тюмень,

рабочий посёлок Березово), в большинстве случаев населённые пункты создавались, как говорится, «с чистого листа» в непосредственной близости от крупных месторождений или вдоль трассы магистрального газопровода. Так, при освоении Медвежьего месторождения на карте появились город Надым и посёлок Пангоды, а при освоении Уренгойского – город Новый Уренгой. В связи с ростом численности населения и социально-инфраструктурными изменениями в 1982 г. изменился статус поселка Ноябрьск, который стал теперь именоваться городом. Только за 1960–1970-е годы возникли десятки таких поселений, находились они в столь значительном удалении друг от друга, что единственным способом сообщения между ними была авиация. В этих городах возводилось благоустроенное жилье, обеспеченное всеми инженерными коммуникациями, полноценная социальная инфраструктура со школами, детскими садами, поликлиниками и т.п. Особенностью возникающих повсеместно населённых пунктов был многонациональный состав: сюда приезжали из Азербайджана, Башкирии, Белоруссии, Поволжья, с Украины и Урала.

Но такой традиционный метод расселения даже в Тюменской области был приемлем не везде. Так, при геологоразведочных работах и бурении эксплуатационных скважин из-за болотистой местности, непроходимой для большинства транспортных средств, а также из-за дороговизны авиационного обслуживания стал практиковаться вахтовый метод организации труда с посменным графиком работы, когда персонал вынужден был находиться на производственном объекте длительное время. Первые временные вахтовые поселки первоначально создавались только в труднодоступных местностях. Так, межрегиональный вахтовый метод впервые в стране был внедрён в 1974 г. в Карской нефтегазоразведочной экспедиции Главтюменьгеологии с базовым городом Тюменью и вахтовым поселком Харасавэй.

Впоследствии этот метод нашёл более широкое применение при освоении газовых богатств Западной Сибири, а именно с того момента, когда была изменена стратегия освоения отдалённых газоносных регионов в пользу вахтового и экспедиционно-вахтового метода и чему способствовали многие факторы.

В начале 1980-х гг. стало всё более очевидным, что в условиях рассредоточенности газовых объектов и непродолжительного срока их эксплуатации (15-20 лет), создание стационарных поселков было нецелесообразно как с экономической, так и социальной стороны.

Во-первых, строительство стационарных поселков резко увеличивало объем капиталовложений в газовую индустрию. Так,

по оценкам экспертов, чтобы обустроить одного работника, прибывшего из другой области, обеспечить его жильем, всеми видами услуг и удобств, государство тратило около 20 тыс. руб. (это о районах Приобья, а на Ямале – вдвое больше, то есть 40 тысяч) в ценах середины 1975 гг. [16, С. 87]. Использование вахтового метода было наиболее целесообразным и экономически выгодным при освоении как нефтяных, так и газовых месторождений, особенно в период строительных и монтажных работ. По данным экспертов, экономический эффект при реализации вахтового метода был в 1,8 раза выше, чем при традиционном варианте освоения и эксплуатации месторождений.

Во-вторых, в начальный период освоения месторождений требовалось в 3–4 раза больше специалистов (буровиков, строителей, монтажников), чем при его дальнейшей эксплуатации. Сокращение кадров происходило также при естественном падении добычи, связанного с постепенным истощением ресурсов, а также при автоматизации процессов добычи и транспортировки нефти и газа. Это делало весьма актуальной проблему занятости высвободившихся работников в Западной Сибири. К тому же было очевидно, что после истощения нефтяных и газовых месторождений нормальная жизнедеятельность уже созданных небольших городов прекратится, и они станут в свете экономики обузой для региона.

Кроме того, темпы строительства жилья и других объектов социальной сферы в 1970-е – 1980-е гг. постоянно отставали от ввода в эксплуатацию производственных мощностей, в связи с чем многие живущие в городах семьи испытывали недостатки тех или иных бытовых и социальных благ, что вело к высокой текучести кадров, особенно высококвалифицированных специалистов.

Ещё одной причиной перехода на вахтовый метод стала необходимость обустройства месторождений на территориях с экстремальными климатическими условиями не пригодными для постоянного проживания человека. Поэтому эффективная эксплуатация кладовых Крайнего Севера и Заполярья была возможна лишь при учёте социальных факторов, гарантирующих уменьшение текучести кадров и способствующих повышению производительности труда при максимально возможном сохранении здоровья персонала. Продолжительная суровая зима (в течение 8 месяцев в году) с морозами, доходящими до 50-60°С, штормовые ветра, короткое прохладное лето, заболоченность территории, наличие участков вечной мерзлоты и т.д. требовали построения такой схемы расселения, которая могла обеспечить нормальную жизненную среду для человека и эффективное об-

служивание производственных объектов. Создание благоприятных условий для проживания и жизнедеятельности людей было возможным, учитывая уже имеющийся мировой опыт, либо за счёт строительства посёлков с искусственным микроклиматом, либо за счёт размещения основного жилья в более комфортных по климатическим условиям и социальной инфраструктуре для жизни человека районах с использованием вахтового метода обслуживания месторождений и газопроводов. Полное отсутствие опыта строительства посёлков, обеспеченных искусственной средой, сложность конструктивных решений, высокая стоимость материалов и строительства коммуникаций для этого предопределили внедрение вахтового метода.

Система вахтовой работы требовала наличия и одновременного взаимодействия следующих составляющих: базового города; места постоянного проживания сменного вахтового персонала с семьями; вахтовых жилых комплексов для проживания сменного эксплуатационного персонала на производственных площадках; надёжной транспортной связи между базовым городом и вахтовым комплексом; увеличение продолжительности смены в период вахты.

Как правило базовый город создавался во вновь осваиваемой перспективной газодобывающей зоне или выбирался среди существующих городов, расположенных в радиусе 200–600 км. Конечно, в первую очередь в качестве возможного базового города рассматривались большие высокоурбанизированные населенные пункты, в которых уже существовали производственные и строительные базы, культурно-бытовые учреждения, обеспечивающие более эффективную и длительную занятость людей. Кроме того, проживание в таких городах в комфортабельных условиях компенсировало людям все тяготы физически трудной и эмоционально напряжённой работы в суровом климате, тем самым оказывая положительное воздействие на их психику.

Однако крупные города из-за огромных расстояний между ними и объектами газовой промышленности не всегда можно было использовать в качестве базовых. Большие затраты времени на транспортировку сокращали время отдыха, что крайне негативно влияло на производительность труда. В начале 1980-х гг. были проведены специальные исследования, доказавшие, что максимальная продолжительность транспортировки за месяц не должна превышать 48 часов. Поэтому при выборе базового города учитывались как расстояние до места вахты, так и вид транспорта.

Определённую трудность при организации вахтового обслуживания вызывало отсутствие автомобильных и железных до-

рог, а также необходимость использования авиации. Практикуемая в сложных территориально-климатических условиях транспортировка персонала была крайне ненадежной (в отдельные месяцы до 30% дней были нелетными), что сказывалось на выполнении графиков доставки работников на вахту [10, С. 11]. Это обстоятельство накладывало особые требования к режиму и оплате их труда.

Имеющийся на тот момент некоторый опыт организации вахтовой работы, а также медико-биологические исследования, выполненные по заказу министерств газовой и нефтяной промышленности, послужили основой для выбора наиболее оптимального режима труда, который затем был закреплен законодательно.

В июне 1982 г. было утверждено отраслевое Положение о вахтовом методе организации работ на предприятиях и в организациях газовой промышленности, в котором предусматривался особый режим труда и отдыха работников.

В соответствии с этим Положением вахтовый метод представлял собой особую форму осуществления трудового процесса вне места постоянного проживания работников, когда не может быть обеспечено ежедневное их возвращение к месту постоянного проживания. Отраслевое законодательство максимально регламентировало организацию производственного процесса на вахте, а также предусматривало определенные льготы для персонала (надбавки, дополнительный отпуск). Для вахтовиков устанавливался суммированный учет рабочего времени при обязательном условии, что оно не должно превышать нормального числа рабочих часов, установленных законодательством. Осуществлялся строгий контроль времени, отработанного вахтовиком по графику, определялось число переработанных часов, исходя из 41-часовой рабочей недели и сокращения рабочего времени в предвыходные и предпраздничные дни. На производственных объектах устанавливались графики сменности, определяющие число и продолжительность этих смен, время начала и окончания ежедневной вахты, порядок чередования людей по сменам, время перерыва для отдыха и питания, выходные дни [11, С. 43].

Согласно отраслевому Положению, продолжительность ежедневной смены в зависимости от природно-климатических условий и специфики работ не должна была превышать 10–12 часов в сутки. За каждые 7 часов переработки вахтовикам предоставлялся дополнительный день отдыха. На работах с вредными условиями труда был установлен сокращенный рабочий день, и увеличение продолжительности рабочей смены даже при согласии с работником не допускалось. Продолжительность вахты,

то есть пребывание в вахтовом поселке, не должна была превышать 15 суток.

Кроме ежедневного (междусменного) отдыха, отраслевым Положением были предусмотрены и другие виды отдыха для вахтовиков. Не менее 1 часа предусматривалось для перерывов на питание, а на объектах с непрерывным производством работникам была предоставлена возможность приема пищи в течение рабочего времени.

При сменном режиме работы вахтовикам предоставлялись выходные дни, число которых устанавливалось в каждом конкретном случае по решению руководства предприятия. За окончанием вахты следовал продолжительный период отдыха в течение 15 дней в базовом городе [11, С. 43].

Применение вахтового метода организации труда имело ряд особенностей в зависимости не только от климатических условий, но и от развития экономики того или иного региона, наличия транспортных возможностей, особенностей демографического состава населения и т.п. Так, по мере освоения Крайнего Севера, наряду с вахтовым, широкое применение получил экспедиционный метод организации труда, который отличался сроком вахтовой сметы. Если при вахтовом методе пребывание на вахте ограничивалось 2 неделями, то экспедиционный метод предусматривал от двух недель до нескольких месяцев. Как правило, вахтовый метод применялся на региональном уровне, а экспедиционный – на межрегиональном, когда специалисты приезжали на работу за тысячи километров от дома. Наряду с этими двумя применялся также экспедиционно-вахтовый метод.

Режимы труда и отдыха вахтовиков могли варьироваться в зависимости от видов работ, сезонности, транспортной доступности, при различной степени удаленности вахтовых поселков от базовых городов. Так, например, на заболоченных участках сооружение нефтегазопроводов велись в основном в зимний период, что приводило к необходимости максимально эффективно использовать сезон для работы и, следовательно, применять удлиненные рабочие циклы с сокращенными циклами отдыха в течение сезона и суммировать недоиспользованного времени отдыха в межсезонья. Накладывали отпечаток на режим труда и отдыха расстояния места вахты от места постоянного проживания. Это было связано с необходимостью адаптации работников. Поэтому, чем дальше находился объект от базового города, чем контрастнее были климатические зоны, тем продолжительнее был рабочий цикл и соответственно период отдыха.

Важную роль при вахтовом методе играл вахтовый поселок, который создавался прямо на производственной площадке для

обеспечения жильем и удовлетворения повседневных потребностей производственного персонала, находящегося на вахте. Типичный вахтовый поселок включал в себя целый комплекс жилых, санитарных, культурно-бытовых строений, которые должны были сделать жизнь вахтовика комфортной, а его работу – эффективной. Помимо этого, в поселке имелись хозяйственные здания и сооружения для обслуживания строительной техники, автотранспорта и хранения оборудования и материалов.

В начале освоения северных регионов страны вахтовые поселки сооружались по типовым или индивидуальным проектам, в которые наряду с жилыми строениями были включены все инженерные коммуникации (электро-, водо- и теплоснабжение), почтово-телеграфная связь, а также схема подъездных путей и взлетно-посадочной полосы для доставки персонала.

Особенностью вахтовых поселков была их мобильная конструкция, которая позволяла быстро монтировать и демонтировать строения, перемещать их в новые места эксплуатации. Все необходимые здания состояли из сборно-разборных модулей, внутри которых были инженерное оборудование, мебель, инвентарь, и облегчёнными контейнерными коробками. В СССР подобные модули для газовиков приобретались в основном в Финляндии. Они представляли собой двух-, трехэтажные здания, возведённые из специальных оцинкованных плит с утеплителем внутри, и были связаны между собой переходами. Внутри модулей были столовые, магазины, спортзалы, оранжереи. Несмотря на тонкость стен, даже в самый лютый мороз в модулях было тепло и сухо. Бытовой и производственный комфорт стал своего рода компенсацией за суровые климатические условия и отдалённость от культурных центов и семьи [4, С. 97].

Так как вахтовые поселки были рассчитаны в основном на бессемейное проживание персонала, в них была значительная расширена сфера общественного питания и бытового обслуживания, т.е. те функции, которые в обычных условиях брала на себя семья, а также культурно-спортивного отдыха. Уже в 1980-е гг. вахтовые комплексы имели гибкую и универсальную систему бытового обслуживания, рассчитанную на сменный и смешанный состав возрастных и социальных групп.

Несмотря на все преимущества, система расселения «базовый город – вахтовый посёлок» в 1980-е гг. была недостаточно развита даже в Западной Сибири. Сдерживали её развития низкие темпы жилищного строительства в базовых городах, отсутствие в составе вахтовых посёлков культурно-бытовых учреждений, относительная ненадежность авиатранспорта как основного средства доставки людей, в связи с зависимостью его

от погодных условий. Кроме того, реализации вахтового метода была сопряжена с рядом чисто организационных трудностей, обусловленных необходимостью доставки трудящихся на вахту транспортом, не принадлежащим организации, осуществляющей эксплуатацию объекта.

Помимо всех сложностей применение вахтового метода организации труда имело ряд существенных недостатков. Во-первых, климатические перепады, смена часовых поясов плохо влияли на здоровье человека, организм не успевал адаптироваться к изменившимся условиям. Отрицательной стороной было также отсутствие сплоченного коллектива и необходимость содержания обслуживающего персонала. Так, по оценкам ученых, для создания нормальных условий труда 30-ти вахтовикам требовалось 200 человек обслуживающего персонала (медики, продавцы, повара, работники прачечных и культурных центров). Но эти затраты были ничтожны по сравнению с экономией на создание стационарных мест проживания и всей социальной инфраструктуры. Проблемой вахтового метода, особенно в начальный период внедрения, была текучесть квалифицированного персонала.

Однако, даже принимая во внимание организационную сложность методики вахтового труда и связанные с его организацией отрицательные черты, он как в советское время, так и сейчас, был, пожалуй, единственным экономически и социально оправданным методом обслуживания производственных объектов в труднодоступных районах и районах с экстремальными природно-климатическими условиями.

Наиболее полно вахтовый метод организации труда проявил свои преимущества и эффективность при освоении Ямбургского месторождения, где он применялся по всему циклу работ: от геологоразведки и строительства до эксплуатации. В самом начале освоения было принято решение не строить здесь город, а использовать в качестве базовых населённых пунктов уже существовавшие Надым и Новый Уренгой. 13 января 1986 г. вступило в силу Положение о вахтовом методе организации работ на Ямбургском месторождении, которое определило в качестве оптимальных режимов труда 60х30 и 30х30 дней работы и отдыха соответственно в прерывном и непрерывном производстве. В режиме 30х30 использовался 12-часовой рабочий день, что было допустимо только в непрерывном производстве. В режиме работы 60х30 продолжительность смены составляла 10 часов [1, С. 2–4].

Внедрение вахтового метода организации труда началось на Ямбургском месторождении с разработки Главтюменгазпромом мероприятий, которые включали перебазировку в первом полугодии 1986 г. объединения «Ямбурггаздобыча» со всеми входя-

щими в его состав подразделениями из п. Ямбург в Новый Уренгой, а также на предоставление постоянных местпроживания в базовых городах всем работникам, имеющим прописку в п. Ямбург. Для этого Главтюменгазпром начал строительство общежития и объектов бытовой и социально-культурной сферы.

В 1986 г. все работники вывезли свои семьи в Новый Уренгой, а Ямбург был объявлен стационарным вахтовым поселком. Рассчитанный на 9 тыс. человек он с самого начала создавался и оснащался как вахтовый. Здесь были сооружены модульные жилые здания и вся необходимая инфраструктура. В застройке Ямбурга использовался финский опыт планирования северных поселений. Большинство работников проживало в модулях, представлявших собой трехэтажные корпуса четырех очень комфортабельных общежитий, соединенных теплыми переходами с общественным корпусом. Внутри жилых модулей имелись однокомнатные жилые секции – на двух человек и двухкомнатные – на пять, в каждой из которой были предусмотрены санитарно-бытовые помещения. В общественных корпусах располагались зимние сады, столовые, магазины, кулинарии, игровые помещения, спортзалы. Кроме того, были возведены жилые дома гостиничного типа и общежития для тех, кто вахтовал вместе с семьей.

Уже на начальном этапе была создана система снабжения, организовано бесперебойное питание, розничная торговля, заготовка продуктов, их хранение и т.п. Надо отметить, что питание вахтовиков было ничем не хуже питания специалистов, работающих по традиционному методу. А если говорить в целом, то потребление продуктов питания на Крайнем Севере и Заполярье было значительно выше по качеству, чем в большинстве других регионов страны.

Вахтовый посёлок создавался за счёт капитальных вложений в промышленное строительство как элемент производственной инфраструктуры предприятий и организаций, занятых обустройством и эксплуатацией.

Организация работ вахтовым методом на Ямбурге была направлена на достижение непрерывности, и высокой интенсивности выполнения работ на объектах, а также предусматривала техническое обслуживание и ремонт машин и оборудования для бесперебойной их работы. Важное значение имели преемственность административного персонала, сохранность материальных ценностей при работе сменными коллективами. Смена вахт производилась непосредственно на рабочих местах с передачей объектов, механизмов, транспортных средств в присутствии мастера, механика, прораба, начальника цеха или другого руководящего работника с оформлением соответствующих документов.

При задержке доставки персонала работники продолжали работы до прибытия смены, что дополнительно оплачивалось. Руководители и инженерно-технический персонал также работали вахтовым методом, чего не было на Уренгойском месторождении, где ИТР имели постоянное место проживания.

Центром вахтового поселения был стационарный вахтовый поселок в районе речного порта Ямбург, с которым была связана система стационарных и мобильных вахтовых поселков, организованных при объектах строительства и эксплуатации. Стационарные населённые пункты были рассчитаны на срок эксплуатации месторождения, мобильные – на срок выполнения буровых и строительно-монтажных работ. В зависимости от этого они принадлежали либо эксплуатационным, либо подрядным организациям.

Ответственность за обустройство и образцовое содержание вахтовых поселков, организацию в них бытового обслуживания, политико-воспитательной и культурно-массовой работы возлагалась на руководство объединения «Ямбурггаздобыча». Для контроля качества социальной сферы временного поселения на общем собрании жителей выбирался общественный совет, в состав которого входили начальник жилищно-эксплуатационной службы (ЖЭС) вахтового поселка, представители руководства предприятия и общественных организаций, рабочие-передовики производства.

Внутренний распорядок в вахтовом поселке регламентировался Правилами внутреннего распорядка, которые были разработаны и утверждены руководством «Ямбурггаздобыча» и Главямбургнефтегазстроя. Так, согласно этим Правилам на территории вахтовых поселков запрещалась продажа и употребление спиртных напитков. В мобильных вахтовых поселках Ямбурского месторождения запрещалось пребывание детей, беременных женщин, матерей, кормящих грудью или имеющих малышей в возрасте до полутора лет [1, С. 2–4].

Перед выездом из базового города на вахту все работники в обязательном порядке проходили медицинский осмотр, который помимо всего прочего включал пробы на алкоголь. При малейших подозрениях на плохое самочувствие, вахтовик к работе не допускался и направлялся на обследование или лечение.

Постепенно Ямбург превратился в образцовый вахтовый поселок с развитой социальной сферой. Жилой фонд Ямбурга был рассчитан на одновременное проживание девяти тысяч человек. В поселке построена вся необходимая для проживания инфраструктура: столовые; химчистка; культурно-спортивный комплекс, включающий в себя концертный зал на 500 мест и

спортивный зал с трибунами на 200 мест, бассейн; огромная библиотека. Кроме того, в Ямбурге находится медсанчасть с современным оборудованием, а также поликлиника, станция скорой медицинской помощи, больница, аптека, отделение восстановительного лечения. В 2001 г. на территории поселка на пожертвования прихожан и средства ООО «Газпром добыча Ямбург» был воздвигнут православный храм Иоанна Богослова, освященный лично Патриархом Московским и всея Руси Алексием II. В одном из самых северных храмов в мире, священник также работает вахтовым методом.

Тщательная разработка и успешная реализация вахтового метода на Ямбургском месторождении позволили не только решить проблему обеспечения газового промысла высококвалифицированными специалистами, но и способствовали достижению высокой производительности труда в экстремальных климатических условиях Заполярья. Экономическая эффективность от внедрения этого метода была настолько очевидна, что впоследствии он стал широко применяться на многих месторождениях и газопроводах Западной Сибири и Крайнего Севера, в том числе при освоении богатств полуострова Ямал. Применение вахтового и экспедиционно-вахтового методов в современных условиях не только позволяет экономить миллиарды рублей на строительстве капитальных городов и поселков вблизи строящихся объектов нефтяной и газовой промышленности, но и обеспечивает постоянное проживание рабочих, ИТР и их семей в комфортных условиях базовых городов в уже давно обжитых районах.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

1. В центре внимания — труд и отдых вахтовика // Газовая промышленность. 1986. № 8.
2. Гаврилова Н. Ю. Градостроительная модель освоения нефтегазодобывающих районов Западной Сибири // Налоги, инвестиции, капитал. 2002, № 1-2. С. 230-237.
3. Гаврилова Н. Ю. Социальное развитие нефтегазодобывающих районов Западной Сибири (1964-1985 гг.). Тюмень: ТюмГНГУ, 2002. 283 с.
4. Ефимова Е. А. Развитие социальной инфраструктуры газовой промышленности в 1960-1980-е годы // Вестник Саратовского государственного социально-экономического университета. 2016 . №3 (62). С. 97-99.
5. Карпов В. П., Колева Г. Ю., Гаврилова Н. Ю., Комгорт М. В. Западно-Сибирский нефтегазовый проект: от замысла к реализации. Тюмень: ТюмГНГУ, 2011. 392 с.
6. Карпов В. П. История создания и развития Западно-Сибирского нефтегазового комплекса (1948-1990 гг.). Тюмень: ТюмГНГУ, 2005. 316 с.

7. Колева Г. Ю. Добывающие отрасли Западно-Сибирского нефтегазового комплекса (1977—1989 гг.). Тюмень: ТюмГНГУ, 2006. 184 с.
8. Колева Г. Ю. Западно-Сибирский нефтегазодобывающий район: экономическое и социальное развитие (1960—2000-е гг.). Тюмень: Издательство «Вектор Бук», 2010. 258 с.
9. Колева Г. Ю. История отраслей специализации Западно-Сибирского нефтегазового комплекса (1960—1980-е гг.). Тюмень: Вектор Бук, 2007. 292 с.
10. Проблемы Крайнего Севера: вахтенный метод обслуживания // Газовая промышленность. 1980. № 6.
11. Регулирование режима труда и отдыха работников, обслуживающих объекты газовой промышленности вахтовым методом // Газовая промышленность. 1983. №1.
12. Стась И. Н. Борьба интересов в градостроительном освоении нефтедобывающих районов Западной Сибири (1960 — 1970-е гг.) // Вестник Томского государственного университета. 2013. № 375. С. 102-105.
13. Стась И. Н. Дискуссия о строительстве городов нефтяников Западной Сибири (по материалам конференции 1966 г. в г. Тюмени) // Вестник Санкт-Петербургского университета. Серия 2: История. 2015. № 2. С. 13-23.
14. Стась И. Н. От поселков к городам и обратно: история градостроительной политики в Ханты-Мансийском округе (1960-е — начало 1990-х гг.). Сургут: Дефис, 2016. 258 с.
15. Стась И. Н. Этапы развития системы городского расселения Ханты-Мансийского округа (1960 — 1990-е гг.) // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. 2013. № 7 (33): в 2-х ч. Ч. II. С. 156-158.
16. Тюменский самородок. М.: Изд-во Советская Россия. 1974. 328 с.

*****

УДК 94 (571)
ББК 63.1+60.52

Сапожникова Наталия Васильевна
доктор философских наук, кандидат исторических наук,
профессор, Нижневартовский государственный университет,
г. Нижневартовск, 5.natalija05@mail.ru

СОЦИОСФЕРА И «КУЛЬТУРНО-ГЕНЕТИЧЕСКИЕ КОДЫ» СЕВЕРНОГО ГОРОДА НИЖНЕВАРТОВСКА (1960-е — НАЧАЛО 1990-х гг.)

В статье повествуется о социосфере и «культурно-генетических кодах» северного города Нижневартовска периода активного освоения нефтяных богатств Самотлора.

Ключевые слова: Социосфера, культурно-генетические коды, Нижневартовск, освоение Самотлора.

Natalija V. Sapoznikova
doctor of philosophical sciences, candidate of historical sciences, professor, Nizhnevartovsk State University, Nizhnevartovsk, 5.natalija05@mail.ru

THE SOCIOSPHERE AND «CULTURAL GENETIC CODE» OF THE NORTHERN CITY OF NIZHNEVARTOVSK (1960s – EARLY 1990s)

The article talks about the sociosphere and «cultural and genetic codes» of the Northern city of Nizhnevartovsk of the period of active development of Samotlor oil wealth.

Key words: sociosphere, cultural and genetic codes, Nizhnevartovsk, the development of Samotlor.

Во времена разработки классических советских схем размещения производительных сил и их «городского обрамления» полагалось признавать априори: то, что хорошо для страны, хорошо и для ее регионов. Сегодня эта проблема представлена в ином, но не менее механистическом масштабе – в «экселевских таблицах» региональных показателей федеральной статистики [3, С. 12]. За ними бывает сложно увидеть масштабы поставленных когда-то задач и оценить истинную значимость исторически решенных человеком проблем, в частности, в таких *«малых городских сообществах»*, как Нижневартовск, но такого *«мощного исторического диапазона звучания»*, как *«центр мировой нефтедобычи»*.

Поэтому за понятиями *«Большая Земля»* **и** *«Севера»* скрываются пространства иного измерения территории, человека, его ценностей, ожиданий, приобретений и потерь в рамках реальной истории. В ее основе – персонифицированный *«культурно-генетический код»* времени, в который человек оказался «вписан» как органичная его часть. Приглашенный в Финляндию на экономический Конгресс молодой японский экономист Маса Фьюджита, новый «гуру» по пространственной экономике, начал свое выступление неожиданно: «… Я посмотрел на карту. И выяснил, что между Японией и Финляндией всего только одна страна. Но эта страна – Россия!» [3, С. 3]. Действительно, российское государство давно перестало быть «анклавом» на геополитической карте мира, а ее регионы – лишь периферией, оказываясь сегодня в самом центре трансграничных пространств и целых подсистем международных отношений.

Югра сегодня – центр исторической проекции, о которой социологи усиленно говорят как о своеобразной *«приполярной*

цивилизации» с отчетливо формируемой идентичностью, идеологией «новой исторической общности» людей, живущих почти в центре огромного Евразийского пространства, затерянного в нижневартовских болотах. Следует согласиться с тем, что северные города Югры должны иметь развитую науку, хорошее жилье, здравоохранение, спорт, театры, картинные галереи, рестораны и все, что нужно людям для достойной жизни [21, С. 12]. Но к такому пониманию своего места в современной «нефтяной реалити» наш край исторически долго идет.

Нижневартовск стал неким фронтиром 1960-х гг., разграничивая эпохи, смысл свершенного и заплаченную человеком историческую цену. Результатом открытия и эксплуатации Самотлорской нефти стало изменение исторических конфигураций самой Нижневартовской земли с полномасштабными процессами урбанизационной трансформации. Это вело к возникновению новых и преобразованию старых городов и поселков, эволюции типа мышления жителей и формирование новой региональной идентичности с позиционированием властью и самим населением особого культурно-генетического кода Нижневартовска в разные периоды его развития – как «нефтяного гиганта»; своеобразных «ресурсных ворот»; «нефтяного форпоста»; «города – сказки» или «города – неосуществленной мечты»; «города временщиков» или «города мечтателей-энтузиастов».

Само северное пространство со сверхсложным природно-климатическим рельефом и непредсказуемой сменой политических ориентиров меняло и оценочные шкалы восприятия современниками места и роли города, темпов, форм, итогов градостроительной практики и центральной его фигуры – покорителя Самотлора. В условиях зависимости отечественной экономики от экспорта и мировой конъюнктуры цен на нефть, современная нефтепромышленность приобрела черты настоящего промыслового культа, напрямую зависящего от нефтесырья и подтверждающего в буквальном смысле образные его «названия – коды»: «черная кровь», «черное золото», «черная валюта». Открывая памятник «Символ Югры» бывший губернатор Александр Филипенко задал вопрос: «Какое лицо у нашей Югории?» [8].

«Человеческое измерение» цены, уплаченной за рождение и становление города Нижневартовска, позволяет увидеть и в нем особый регион со своими историческими этапами фантастических нефтяных взлетов и падений; спецификой типичности градостроительного развития в «северном его исполнении»; особенностями миграционных и социокультурных потоков и разновременной демографической панорамой сквозь призму той исторической миссии, которую город выполнял в далекие

1960-е – начале 1990-х гг. Нижневартовский регион в подобном контексте давно эти оболочки соединил в единую проекцию, в центре которой оказался Самотлор, положив тем самым начало новому городу, новому горожанину, новому видению своей миссии на этой земле.

Еще в самом начале освоения северных нефтяных территорий в 1966 г. заведующим сектором ЗапСИБНИИГНИ Г. Б. Острым на одном из областных совещаний было справедливо замечено, что «не нефтью единой жив человек даже в условиях крупнейших открытий» [2, Ф. 1444, Оп. 1, Д. (715)42, Л. 136-137]. Однако, как показала история Нижневартовска, нефть стала благом, проклятьем и смыслом его существования, превратив человека в ее заложника. Статусность нашего города определяется в терминологических рамках современной социологии, соотнесенных с историей процесса урбанизации северных регионов, на уровне таких вариативных дефиниций, как «малый город», «нефтяной», «северный», «ведомственный», «перспективный», «депрессивный» (каждая из которых вполне применима к городу), с позиционированием исторически значимого для него «лейбла» – уникального «культурно-генетического кода» Нижневартовска.

В нашем случае им стали всемирно-известное нефтяное озеро и любимый жителями памятник, неформально названный, но всенародно признанный «Алеша» – «Покорителям Самотлора», к которому приезжают возложить цветы молодожены. Тем самым скульпторы и архитекторы – И.Н. Костюхин, Ю.Ф. Кожин, О.В. Василенко, конструктор Иоффе – еще в далеком 1978 г. нашли обобщенный ***образ города*** эпохи его молодости, силы, человеческого достоинства и по-настоящему беспримерного трудового героизма. Символично, что, когда этот памятник еще проектировался, было решено установить его на перекрестке дорог, для чего требовалась большая отсыпка грунта. Выход был найден, и каждый водитель самосвала по возвращении в город после рабочего дня должен был завезти грунт. Так и был отсыпан холм высотой пять метров [12, С. 140], на котором высится двенадцатиметровый Алеша. Его возведение и открытие 15 июля 1978 г. стало своего рода неким братским жестом, символически объединившим поколения и историю Нижневартовска «до» и «после».

Первопроходцы, прокладывавшие пути к освоению уникальных природно-сырьевых энергетических кладовых при минимизации материально-социальных затрат со стороны государства довольствовались настолько малым, что само понятие» «социосфера» как многообразие «социально-охранных» для человека

институтов в чрезвычайных северных условиях теряло свой «витально-экологический» контекст. На торжественном праздновании 25-летия города нефтяник-ветеран Виктор Тимофеев заметил: «Городу 25. А ведь мы... случалось, сомневались: возможно ли на болоте создать что-то крепкое, постоянное. Но ведь создали. ... Не думали тогда, что наш Самотлор станет разыгрываться как козырный туз в карточной колоде ..., о том, что мы такие богатые, будем такими бедными. Мы строили Нижневартовск, как строят собственную жизнь: с надеждой, верой и любовью» [6, 1997, 28 июня].

Согласно первому из пяти правил социальной экологии, сформулированных Н.Ф. Реймерсом, социально-экологическое равновесие позволяет обществу развиваться тогда и настолько, насколько сохраняется равновесие между его давлением на среду и возможностью восстановления этой среды естественно-искусственным путем. Применительно к нашей теме эта закономерность оказалась сведена к единственному знаменателю – «За ценой нефти не постоим!». Тем самым человеческий фактор оказался вытеснен за рамки самой жизни. Поэтому «мелкие» социальные вопросы закономерно оказывались историческими заложниками этого большого геополитического нефтяного картбланша на большом поле геополитики!

С позиций сегодняшнего дня очевидно, что, хотя раньше Нижневартовск и считался одним из богатейших городов России, его вряд ли сегодня можно сравнить не только с городами Саудовской Аравии, где в пустыне созданы настоящие оазисы с искусственными водоемами, прекрасно развитой инфраструктурой и инновационными архитектурными формами. Уступает по ряду позиций он и своим «собратьям» – ряду северных городов, прежде всего Сургуту. Между тем город Нижневартовск, взрослея вместе с Самотлором, прошел период своего становления в крайне непростых, а порой и драматичных условиях формирования так называемой «модернизационно-урбанистической» региональной городской модели эпохи нефтяного освоения северного края. Она была ориентирована исключительно на перспективность и долговременность разработки нефтяных пластов, ожидаемую численность миграционного потока в соотнесении с «естественно-демографической емкостью» самого городского поселения.

Правда, все это происходило без детального учета резервов и степени их готовности к базовому обеспечению горожан социокультурными, оздоровительными, жилищными и иными составляющими такого понятия, как ***«развитая социосфера»***, которой в условиях первоначального освоения в российских условиях попросту и быть не могло. Но со временем оно обязано

было быть наполнено цивилизационно-созидательным смыслом и выделяемыми для этого достаточными финансовыми средствами, поступавшими от продажи нижневартовской нефти. Но остаточный принцип и погоня за сиюминутным выигрышем в «нефтяную рулетку» поставили на грань краха и Самотлор, и Нижневартовск, и само государство, оказавшееся банкротом (и это при таких-то нефтяных дивидендах!) и так легко в 1991 г. распавшееся.

Современные научно-теоретические дискуссии в части методологии изучения проблем «модернизации» и «урбанистики» в «регионально-нефтяном контексте» получили свое развитие еще полвека назад. Не утихают они до сих пор [9; 14; 15], открывая простор новым историографическим концепциям и историософско-социологическим прогнозам, в рамках которых исследователи предлагают свое, далеко не бесспорное, видение перспектив научной разработки данной проблематики. К примеру, ссылка на широко цитируемое сочинение С. Хантингтона «Столкновение цивилизаций» [21], в котором предложена трактовка понятий «урбанизация», «модернизация», далеко не исчерпывает всего авторского замысла, учитывая определенные «узко профессиональные» интересы теоретика, выходившие за рамки «чистой науки».

Демографический фактор как важнейший «социокультурный генетический код» становится рубежной точкой отсчета собственно человеческого измерения истории Нижневартовска в рамках демографического бума 1960-х гг. Демография является «тончайшим» «социометрическим» инструментом, который гораздо точнее, чем «индекс Доу Джонса», показывает слабые и сильные стороны политики и экономики в целом.

Накануне «большого нефтяного рывка» основной прирост местного населения происходил главным образом естественным путем. Развернувшиеся поисковые работы придали процессу миграции практически неуправляемый характер. На 1 января 1979 г. численность населения в рабочем поселке Нижневартовск составляла 19,6 тыс. чел., резко увеличившись на 1 янв. 1984 г. до 179,9 тыс. чел, т.е. в 9,2 раза [5, С. 83]. Это стало результатом массового притока молодежи со своеобразным половозрастным раскладом: на 100 мужчин приходилось 83 женщины, а средний возраст приехавших составлял меньше 26 лет. В итоге рождаемость 1970-х гг. увеличилась на 46% по сравнению с западно-сибирскими показателями, заняв первое место по ежегодному официальному показателю прироста населения в Тюменской области. По данным райздрава, в Нижневартовском районе в 1965 г. на 1 тыс. жителей приходилось 23 родившихся

малыша, что почти вдвое превышало аналогичные показатели по Тюменскому Северу и второе – по России [16, С. 89; 17, С. 113; 3, Ф. 96, Оп. 1, Д. 573, Л. 11-12]. В самом Нижневартовске в 1972 г. ежемесячно рождалось по 3–4 ребенка. По индексу рождаемости он вошел в первую пятерку городов страны. В 1973 г. здесь родилось 1197 малышей, в 1976 г. – 2200.

Численность населения, находясь в прямой зависимости от «нефтяного госзаказа», увеличивалась и в связи с бурным притоком промышленно-производственного персонала, начиная с середины 1960-х гг. Только за один год – с 1985 г. по 1986 г. этот показатель увеличился в целом по району в 5 раз: с 3765 чел. до 15447 чел. с «разрастанием» населения и самого Нижневартовска. Однако базовой составляющей демографического бума в тот период стал миграционный поток. В Нижневартовске отмечалась наибольшая динамика миграционной мобильности населения на фоне других мест и самая высокая численность молодой и самой энергичной из групп – от 25–39 лет (77%), где мужчины составляли 68,7%, а женщины – 30–45% [1, С. 182, 189, 191].

Прирост населения шел за счет миграционной составляющей, оказавшись равным в начальный период освоения примерно 90-97%, превратив город в многонациональный, а одну из его улиц – в «Дружбу Народов». Поток шел из Центрально-Черноземного района, Волго-Вятского, Уральского районов, Центрального, Поволжского, Башкирии, Сибири, Дальневосточного региона, а также – Украины, Молдавии, Белоруссии. В последующие десятилетия «длинный северный рубль», теряя свое экономическое значение, равно как и система соцобеспечения и северные льготы, свертывали миграционные потоки.

Правда, Нижневартовск продолжал испытывать на себе рост населения. По расчетам института «Мосгипрогора», его высокая динамика должна была сохраниться и в последующем. По данным В.Д. Салмина, численность населения города почти ежегодно удваивались. В воспоминаниях П.Т. Московкина эти данные корректируются до одной трети [9, 325; С. 8, С. 129; 3, Ф. 96, Оп. 1, Д. 573, Л. 12]. По материалам статистических данных, только за 10-ю пятилетку оно выросло на 60 тыс. чел. Но дефицит жилья, которого хронически не хватало даже в условиях масштабного строительства, и отсутствие развитого соцкультбыта приводили к тому, что каждый второй, приезжавший в Нижневартовск, покидал его. Даже на взгляд руководителей города тех лет, долгие годы Нижневартовск выглядел неухоженной новостройкой, находясь в кабальной зависимости от «нефтяного госзаказа».

Усилиями партийных и городских властей была введена негласная практика выделения в каждом строящемся доме необходимого жилья сотрудникам правоохранительных органов (учитывая рост преступности и правонарушений), здравоохранения, учителям, преподавателям школ искусств и появившихся позднее высших и средних специальных учебных заведений. Даже строительство аптек, долгожданного телецентра, смонтированного из блоков буровой, капитального здания для УВД, приходилось «прикрывать» другими статьями расходов (в случае с телестудией – разрешительной сметной документацией на ... морг!) [18, С. 41-44; 19, 1997, № 33 (54), 20 мая].

С 1966 по 1986 г. «нижневартовский» демографический индекс, дав фантастический скачок, грозил социальным «обвалом» при ставших хроническими срывах темпов жилищно-бытового и культурного строительства, острейшей нехватки школ, детских садов, магазинов, столовых, гостиниц, клубов, кинотеатров; недопоставки продуктов питания, в том числе, сельскохозяйственных. «Наплыв» трудоспособного населения (при отсутствии «особо стратегического фактора» – бабушек и недостаточного количества детсадов и яслей) мог привести к городскому коллапсу. В ноябре 1978 г. на совещании в Секретариате ЦК КПСС по вопросу застройки северных городов было принято положительное решение по развертыванию строительства в Нижневартовске московских «шестнадцатиэтажек», во многом разрядив жилищную проблему и украсив город [9, С. 213].

Индикация демографического состояния «городской среды обитания» становилась в быстроменяющихся экономических условиях 1980-х – начала 1990-х гг. важным инструментом не управления, а корреляции наиболее вопиющих социально-бытовых и социокультурных деформаций. В этот период отсутствовало должное понимание важности финансирования расходов на жизнеобеспечение города, демонстрировалось равнодушие к судьбам тысяч северян, оказавшихся в тяжелейшем экономическом положении.

Особенно это было заметно в системе снабжения горожан. Нижневартовский район и город Нижневартовск в начальный период своей истории были тесно соединены снабженческой системой промкооперации и ведомственной ОРСовской снабженческо-сбытовой сетью. Последнюю курировали нефтяные подразделения, хотя она и считалась государственной. Первым магазином, открытым в 1974 в Нижневартовске, стал магазин № 30 с непривычной тогда формой «самообслуживания» [7, 1997, 28 июня]. Однако проблемы с продовольственным обеспечением населения местными силами затрудняли их решение.

Районный маслозавод испытывал перебои с поставкой сырья, а само качество продукции было крайне низким. Сфера услуг района и города была представлена парикмахерскими, ремонтными, пошивочными и часовыми мастерскими, фотосалонами, не всегда гарантировавшие качественные услуги. Появление Дома Быта «Кристалл» в 1978 г. стало для горожан долгожданным общегородским событием.

И хотя в последующие годы число открытых магазинов несколько увеличилось, экономические условия конца 1970-х – первой половины 1980-х гг. с господствовавшей тогда системой скорее распределения, нежели товарооборота при дефиците продуктов и товаров даже в условиях Севера, снабжавшегося по несколько иным нормативам, чем на «Большой Земле», не позволяли в этих условиях решать все вопросы системно. При том, что в магазинах порой «мертвым грузом» лежал «неликвид», но в условиях нехватки продовольствия и качественных товаров на профсоюзные организации были возложены функции обеспечения сотрудников товарами народного потребления и продуктами питания, что сопровождалось массовыми нарушениями и многочисленными злоупотреблениями, как, например, в системе «Нижневартовскнефтегаз» [20, С. 248, 250].

Запасливые северяне раскупали большим партиями, ящиками и упаковками – продукты, фрукты, овощи, консервы. Появившиеся позднее «бартерные» товары «распределялись» по спискам. Поэтому статистические показатели подушевого расклада товаров и покупательной способности горожан в те годы плохо «работают» в подобной «аналитической системе координат». К праздникам торговая сеть и распределительные структуры профкомов выделяли (и припрятывали) определенные лимиты, в том числе – лучшим производственникам, которым полагались и особо дефицитные товары. Дни нефтяников становились всенародным городским праздником, к которому готовились торговые организации, организуя, в том числе доставку дефицитного тогда пива из Ханты-Мансийска на барже.

В годы начавшейся перестройки и резкого осложнения проблем с продовольствием, горожанам приходилось совмещать огородничество с работой на производстве. Это становилось основой «отложенного спроса» на товары и услуги, «натурализации» своими силами «социально значимых ожиданий» и вынесение данной проблемы на обсуждение самых «высоких» трибун, в том числе, в период посещения Нижневартовска в 1985 г. Генерального секретаря ЦК КПСС М.С. Горбачева.

Важнейшим «культурно-генетическим кодом» стала экологическая безопасность Нижневартовской земли, учитывая, что

очень многое было принесено в жертву нефтяному Молоху. Этот поход «за большой нефтью» обернулся не только издержками, но и трагедией встречи на нижневартовской земле двух цивилизаций – техногенной и этнической. Сами темпы натиска первой напоминали военные действия с приведением в полную боевую готовность массы разнообразной, согнанной со всей страны техники, в буквальном смысле «пропахавшей» Север и изуродовавшей его в те годы до неузнаваемости. На буровых факелы не гасли много лет (в одном только Нижневартовском районе в конце 1980-х – начале 1990-х гг. в 150 факелах ежегодно сгорало около 1,5 млрд. тонн газа!), а неочищенные воды без доочистки как «естественный баланс» нефтедобычи сливались в таежные реки, превращая их в канализационные стоки, где рыбная фауна вследствие этого уничтожалась навсегда. А ведь эти места когда-то назывались «деликатесным цехом» страны, а его рыбные запасы – осетр, стерлядь, сиговые – национальным достоянием. Уникальные породы водившихся здесь рыб приносили когда-то стране валюту, точно также, как позднее появившиеся «нефтедоллары»! Урон, нанесенный местной природе, приобрел масштабы общенационального бедствия, о чем в 1990 г. было заявлено на высоком союзном уровне. Как полагали специалисты, рыбно-хозяйственное значение нескольких притоков Оби для Нижневартовска оказалось потерянным навсегда.

Специфика «нефтяного профилирования» ХМАО превратила территорию района в зону экологической катастрофы с деградацией речной экосистемы, превращенной в канализационные стоки, которые ежесуточно пополнялись 350 тыс. куб. м отходов производства из Нижневартовска, Омска, Тюмени. «Сердце озер» Самотлор представляло собой россыпь мертвых застойных лагун, вокруг которых – тысячи гектаров тайги со срубленными и брошенными гнить уникальными деревьями, в том числе, кедрами. В выступлении депутата Верховного Совета СССР в 1989 г. Еремея Айпина прозвучало: «Машина, которую мы пустили на свои земли, оказалась ненасытной. ... Земля принимала столько людей, сколько могла прокормить. Сегодня этот баланс нарушен» [17, С. 117, 118].

Необходимо было время, чтобы понять и оценить степень потерь равно для всех – покорителей нефти и местных аборигенов, а точнее, исторических хозяев этой земли. Тем более, что фактически речь шла о грамотном партнерстве не только цивилизаций, встретившихся здесь, но совместном восстановлении природных богатств, а также того общенационального достояния, подаренного природой и охраняемого государством на уровне закона – здоровья проживающих на этой земле народов в чрезвычайно сложных условиях промышленного освоения.

Главным звеном в демографической политике выступает именно здравоохранение, которое, кроме прикладных своих задач, реализует государственную программу по сохранению демографического потенциала и роста качества жизни людей, особенно на Севере. Учитывая, что северный регион – это общность не только в географическом, но и медико-демографическом плане, объединенная наличием специфических проблем здоровья населения и особой ментальностью по отношению к его сохранению, специалисты понимали важность этого фактора как стратегического социокультурного генокода Севера.

Существуют и специфические экологические «зоны умолчания», которые до сего дня негласно закрыты для общественности. В частности, речь идет о факторе радиационного заражения нижневартовской территории, где для создания поземных резервуаров-нефтехранилищ в 1978–1985 гг. были произведены пять подземных «микроядерных» взрывов в «мирных целях», но мониторинг за их последствиями, как подчеркивалось в резолюции научной конференции «Региональные вопросы гигиены, эпидемиологии, экологии и здоровья населения» в Лангепасе, проведенной в середине 1990-х гг. при участии специалистов Санкт-Петербургского радиационного института так и не был установлен [11, С. 11–12].

Между тем вопросы охраны здоровья населения, пропаганда здорового образа жизни, развитие здравоохранения Нижневартовска встали уже с первых дней образования города, куда из Заполярья прилетел на должность главврача центральной нижневартовской больницы П.Т. Московкин, человек высокой общепрофессиональной эрудиции и опыта. Его заместителем по врачебной части стал В.И. Пузанов, районным педиатром – А.Ф. Ярков, зав. главным организационно-методическим кабинетом – Н.И. Овсянкина. Это был «ансамбль» профессионалов, создавших целостную модель городского здравоохранения (на сегодняшний день ощущающую на себе тревожную симптоматику наличия проблем в данной сфере), способную решать множество профессионально значимых для города задач, учитывая крайне сложное состояние окружающей среды и экологически обусловленные болезни вартовчан. В том числе – осложнения беременностей (90% женщин), врожденные патологии (35% детей), преждевременные роды (6%). Нижневартовск относится к группе неблагополучных городов с высоким уровнем заболеваемости, имея превышение по всем группам болезней в 1,5 и более раз [11, С. 76–78].

Сегодня пришло понимание, что город – это не только строительство, но и формирование особой среды обитания, образа

жизни горожан. Поэтому специфичным «культурно-генетическим кодом» Нижневартовской земли становится уникальность самого населения этой северной территории со своими законами, особой психологией взросления и выживания, в основе чего ранее лежала мораль взаимопомощи при всех условиях, когда «в тайге всегда надо помогать друг другу». По словам Лауреата Государственной Премии, бессменного руководителя СУ-489 Е.М. Жукова, психика человека Севера – это легкоранимая психика человека, угнетенного холодом, длинными ночами, летом – комарами, однообразным ландшафтом. Между тем, особой чертой города является его особая притягательность. Ушедшая в прошлое легендарная эпоха рождала редкое для сегодняшнего дня понимание самоценности человеческой личности, раскрывающейся через высокое мужское достоинство в труде, что ценилось в те времена необычайно высоко.

«Культурно-генетические коды» городской «среды обитания» напоминают магнитную стрелку, постоянно находящуюся в динамике жизненного поиска, просматриваемую в названиях улиц с их историко-географическим, социокультурным и межнациональным смешением советских и современных, национальных и интернациональных традиций и событий. Стержневым «культурно-генетическим кодом» жизни северного города становится образование, прежде всего профессиональное, учитывая нефтяное профилирование края. Создание целой сети вузов на Нижневартовской земле стало событием исключительной важности, открывавшим новые горизонты в создании «интеллектуального каркаса» самого города, позволяя населению не выживать, а полноценно реализовывать свои способности и возможности. Город «обрастал» сетью современных школьных и особенно среднеспециальных учебных заведений, потребность в выпускниках которых ощущалась в городе и районе необычайно остро.

Исторический опыт освоения Самотлора стал парадоксальным доказательством того, в России лишь человеческий фактор является уникальным капиталом, уважать и ценить который власть так и не научилась. Между тем отсутствие грамотно выстроенной «социально-культурной медианы» на уровне государственной стратегии развития региональных ресурсов обрекает страну на полномасштабные потери, где теряется сам экономический смысл уникального нефтяного прорыва 1960-х гг. Уроки, которые преподал Самотлор, зачастую так и остаются невыученными. Вместе с тем опыт Нижневартовской земли позволяет оценить, насколько «важен свой собственный путь в жизненном круговороте, сотканном из мелочей и событий, который делает из нас тех, кем мы являемся» [10, С. 3].

Совершенно очевидно, что актуальный вопрос о перспективности Нижневартовской территории находится в рамках решения проблемы, сформулированной в работе Н.Ю. Замятиной: «Важно не размышлять о целесообразности заселения Севера, а улучшить качество для тех, кто реально живет, трудится и планирует жить в условиях, которые из Москвы кажутся непригодными, жизненно необходимы инновационные процессы. Нововведения, для более комфортных регионов являющиеся улучшением, на Севере – не блажь, а фактор выживания. Поэтому именно здесь необходимы наиболее филигранные разработки по развитию местных инновационных систем как фактора выживания периферии» [3, С. 282–283]. Добавим: этот фактор должен быть осознан еще и как шанс создания новой модели нового Севера и реализации самого Человека на этой уникальной земле.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

1. Гаврилова Н. Ю., Карпов В. П. Основные тенденции в формировании населения нефтегазовых районов Западной Сибири в 60—80-е гг. // Западная Сибирь: история и современность. Краеведческие записки. Вып. V. Тюмень: Изд-во Ю. Мандрики, 2003.
2. Государственный архив социально-политической истории Тюменской области (ГАСПИТО).
3. Замятина Н. Ю. Россия, которую мы обрели: исследуя пространство на микроуровне. М.: Новый хронограф, 2013.
4. Замятина Н. Ю. Россия, которую мы обрели: исследуя пространство на микроуровне. Ч. 2. Богатство сообществ. М.: Новый хронограф, 2013.
5. Карма С. С. К истории развития здравоохранения города Нижневартовска // «Мира не узнаешь, не зная края своего». Материалы 8-х краеведческих чтений. 29 апр. 2004 г. Нижневартовск: МУ НВ типография, 2004.
6. Местное время. 1997. 28 июня.
7. Московкин П. Т. Развитие здравоохранения города Нижневартовска. // Западная Сибирь: история и современность. Краеведческие записки. Вып. IV. Тюмень: Изд-во Ю. Мандрики, 2001.
8. Памятник «Символ Югры» — в юбилей округа. ИА «Югра-информ». 10.12.2005. [Электронный ресурс] // Режим доступа: http:// www.ugra-inform.ru/news/society/2005/12/10/0yje0bi3x7.mtml. (дата обращения: 5.09.2015).
9. Развитие производительных сил Севера СССР. Новосибирск: Наука, 2010.
10. Романов А. К. Водоворот. М.: АСМО. Пресс, 2014.
11. Региональные вопросы гигиены, эпидемиологии, экологии и здоровья населения. Материалы межрегиональной научно-практической конференции. Лангепас. СПб, 1996.
12. Салмин В. Л. Сибиряки. Книга очерков. Екатеринбург: Изд. Дом Сократ, 2005.

13. Север в новых условиях хозяйствования. Новосибирск, 1991. Опыт российских модернизаций. XVIII—XX века. М., 2000.
14. Стась И. Н. Модернизационная модель российской урбанизации // Северные рубежи истории: Материалы межвузовской научной конференции с международным участием, посвященной 10-летию исторического факультета Сургутского государственного университета (1-3 марта 2012 г., Сургут). Екатеринбург — Сургут: Издательство АМБ, 2012. С. 154-156.
15. Стась И. Н. Исследовательские проблемы в истории урбанизации Севера // Северный регион: наука, образование, культура. 2015. Т. 4. № 2 (32). С. 34-39.
16. Сапожникова Н. В. Демография по-нижневартовски // Нижневартовский район: страницы истории. Нижневартовск: Изд-во Приобье, 1998.
17. Сапожникова Н. В. Нижневартовский район — энергетическое сердце страны (вторая половина 1970-х — 1991 гг.) // История Нижневартовского района. Екатеринбург: Баско, 2013.
18. Сапожникова Н. В. Из истории Нижневартовского телевидения // Мира не узнаешь, не зная края своего. Краеведческие чтения 22-23 апреля 1997 г. Нижневартовск, 1997. С. 41-44.
19. Сапожникова Н. В. Голубой экран: из истории Нижневартовского телевидения. Новости Приобья. 1997. № 33 (54). 20 мая.
20. Ташлыкова М. И. Из опыта работы культурно-просветительных учреждений Севера Тюменской области по обслуживанию работников нефтегазодобывающей отрасли (1965 — 1991 гг.) // В. И. Муравленко в истории становления и развития нефтегазового комплекса Западной Сибири. Материалы научно-практической конф. 18-19 мая 2007 г. Сургут: Изд-во СурГУ, 2007.
21. Хантингтон С. Столкновение цивилизаций и преобразование мирового порядка». М, 2007.
22. Югра — регион стабильности // Дипломат. 2003. № 8.

*****

УДК 94(57).084.9
ББК 63.3(2)633

Прищепа Александр Иванович
доктор исторических наук, профессор,
Сургутский государственный университет,
г. Сургут, aiprishepa@yandex.ru

ПРЕОДОЛЕНИЕ ИНЕРЦИИ ВЕДОМСТВЕННОСТИ В ГРАДОСТРОЕНИИ И ФОРМИРОВАНИИ СОЦИАЛЬНОГО ПРОСТРАНСТВА СУРГУТА

В статье анализируется процесс городского строительства и формирования социальной сферы жизнедеятельности Сургута. Подчеркиваются негативные последствия ведомственного характера застройки города. Отмечаются попытки блокировать эту тенденцию путем усиления роли в градостроении Сургута едино-

го заказчика, единого подрядчика и единого проектировщика. В определенной степени это удалось сделать. Отмечается, что примером интеграции усилий основных градообразующих предприятий стало создание Сургутского государственного университета.

Ключевые слова: ведомственность, централизация, градостроение, социальная политика, градообразующее предприятие, планирование, архитектура, заказчик, подрядчик, проектировщик.

Alexander I. Prischepa
doctor of historical sciences, professor,
Surgut State University, Surgut, aiprishepa@yandex.ru

TO OVERCOME THE INERTIA OF DEPARTMENTAL DIVISIONS IN URBAN PLANNING AND THE FORMATION OF SOCIAL SPACE SURGUT

The article analyzes the process of urban construction and formation of social spheres of Surgut. Emphasize the negative consequences of departmental nature of the city. There have been attempts to block this trend by strengthening the role of urban planning in Surgut single customer, a single contractor and a single designer. To some extent it was done. It is noted that the example of the integration of the efforts of the major city-forming enterprises was the creation of the Surgut State University.

Key words: compartmentalization, centralization, urban planning, social policy, city-forming enterprise, planning, architecture, customer, contractor, designer.

Начавшееся в 1960-е гг. интенсивное промышленное освоение края при отсутствии комплексной программы социально-экономического развития и генерального планирования городов и поселков предопределило ведомственный характер их застройки «методом хуторского хозяйства», как иронизировали тогда проектировщики. Ситуация усугублялась тем, что Совет Министров СССР в своем постановлении от 4 декабря 1963 г. № 1208 разрешил Совету Министров РСФСР и Государственному Комитету по газовой промышленности СССР, в виде исключения, осуществлять до 1 января 1965 г. жилищное и промышленное строительство, связанное с обустройством нефтяных и газовых промыслов и разведок в Тюменской области, а также строительство производственной базы и жилых домов для соответствующих строительных организаций по рабочим чертежам и сметам на отдельные объекты [4, Ф. 1861, Оп. 1, Д. 1, Л. 6]. Эта «вре-

менная мера» стала «постоянной» для всего протяжения 1960-х гг. И в последующем местническая психология руководителей отдельных ведомств преодолевалась весьма болезненно.

Несмотря на то, что еще в 1971 г., был определен генеральный заказчик по проектированию и строительству Сургута – Миннефтепром (впоследствии – ПО «Сургутнефтегаз»), вопрос об едином заказчике не был решен до конца исследуемого периода. Наиболее активно за объединение заказчиков под эгидой «Сургутнефтегаза» боролся заместитель генерального директора этого объединения Г.М. Кукуевицкий, возглавивший в 1977 году его Управление капитального строительства. После окончания Азербайджанского института нефти и химии Г.М. Кукуевицкий трудился на нефтепромыслах Татарии, а в начале 1966 г. приехал в Сургут, которому посвятил 28 лет жизни. Опираясь на постановление Совета Министров № 919 от 21 декабря 1971 г. и совместное Постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР № 123 от 9 февраля 1978 г., определявшие в качестве генерального заказчика по проектированию и строительству города «Сургутнефтегаз», он неоднократно официально обращался ко всем застройщикам города с предложением направлять ему в установленном порядке наименования объектов капитальных вложений с планом подрядов, лимитов по труду и фондов на материалы и оборудование. Аналогичными были предложения и по проектно-изыскательским работам [3, Ф. 113, Д. 31, Оп. 7, Л. 79].

С такими же предложениями Главтюменьнефтегаз обращался к руководителям всех главков организаций, дислоцированных в Сургуте. Однако и те и те другие оставляли эти предложения без внимания, хотя на всех городских заседаниях и активах они ратовали о едином заказчике, отсутствие которого по их формальному утверждению препятствовало выполнению установленной государственной программы городского строительства в Сургуте. Странное консолидированное ведомственное молчание по поводу предложений Г.М. Кукуевицкого выглядело особенно нетерпимым, если учесть, что государственная программа по строительству жилья в Сургуте, очерченная в названных постановлениях ЦК КПСС и Совета Министров СССР, предусматривала для нефтяников и газовиков почти равные объемы городского строительства [3, Ф. 113, Оп. 31, Д. 7, Л. 79].

Следует, однако, признать, что «отличный строитель-нефтяник, грамотный руководитель», по оценке генерального директора «Сургутнефтегаза» Н.П. Захарченко, Г.М. Кукуевицкий и специалисты УКСа нефтегазового объединения, а также строительно-монтажный трест № 1 под руководством А.Ф. Мухи внесли большой вклад в преодоление ведомственно-хуторской

застройки, формирование современной инфраструктуры города, заполняя «бреши» между старыми поселками и новыми микрорайонами. Сокращалось и число заказчиков. Если в 1978 г. их насчитывалось около 30 [3, Ф. 113, Оп. 31, Д. 7, Л. 110], то в 1981 г. в качестве заказчиков выступало пять основных министерств – Миннефтепром, Мингазпром, Минэнерго, Мингео, Миннефтегазстрой. Вся территория города, примерно 30 микрорайонов, была закреплена за отдельными заказчиками. Так, например, за Миннефтепромом – 13 поселений, за Минэнерго – 5 и т.д. [3, Ф. 113, Оп. 31, Д. 7, Л. 110]. Они представлены в таблице № 1 [1, Ф. 80, Оп. 1, Д. 129, Л. 7].

Таблица 1 – **Основные заказчики в Сургуте в 1985 г.**

	План года м^2	Факт
п/о «Сургутнефтегаз» Миннефтепрома	66116	71372
п/о «Сургуттрансгаз» Мингазпрома	23572	29424
РЭУ Тюменьэнерго Минэнерго	49100	34333
п/о «Обьнефтегеология» Мингео	17195	17149
Дирекция строящихся промпредприятий Миннефтегазстроя	31853	35467
Прочие	48766	56879

Данные таблицы № 1 свидетельствуют о заметном усилении централизации городского строительства в Сургуте, однако в целом ведомственную разобщенность преодолеть не удалось. Весьма показательным являлось то, что на долю «прочих» организаций приходилось 56879 кв. м строительства, что почти в два раза превышало, за исключением Сургутнефтегаза, строительные объемы других заказчиков.

Поэтому формирование своеобразного и выразительного архитектурно-художественного облика города Сургута являлось процессом сложным и во многом противоречивым, зависящим от коллективной организационно-плановой работы. В 1978 г. на Пленуме Сургутского городского комитета партии неслучайно в свою очередь звучала критика и в адрес строителей «Сургутгазстроя»: «Нельзя не сказать о том, что ведущий городской трест, каковым является «Сургутгазстрой», по непонятным ни для кого указаниям Главтюменнефтегазстроя, ориентирован на строительство явно не городских объектов, каковыми являются нефтеперекачивающие станции, заводы для нужд нефтяной промышленности» [1, Ф. 80, Оп. 1, Д. 129, Л. 78]. Ведомственная разобщенность, проявлявщаяся в различных сферах жизнедеятельности Сургута, оказывала отрицательное воздействие на

возможность проведения единой централизованной градостроительной политики.

На протяжении исследуемого периода не был решен вопрос и о создании службы единого генподрядчика. Тем не менее, осознание этого партийными и хозяйственными руководителями строительного комплекса позволили к 1985 г. в Сургуте сконцентрировать строительство в руках трех основных подрядных организаций: ДСК Главсибжилстроя, ДСК Минэнерго и тресте «Сургутгазстрой». Их вклад в жилищное строительство представлен в таблице № 2 [1, Ф. 80, Оп. 1, Д. 129, Л. 7].

Таблица 2 — **Вклад основных подрядных организаций в жилищное строительство Сургута в 1985 г.**

	План года тыс. м^2	Факт года тыс. м^2
ДСК Главсибжилстроя	141,477	158,626
ДСК Минэнерго	61,530	35, 518
Трест «Сургутгазстрой»	5812	5812

Как следует из таблицы № 2, в качестве главной подрядной строительной организации в исследуемый период выступал Сургутский домостроительный комбинат, чьи объемы вводимого жилья в 5 раз превышали показатели ДСК Минэнерго и были значительно больше, чем у «Сургутгазстроя» без учета вклада этого треста в строительство объектов социального, культурного и бытового назначения.

Однако такой концентрации и специализации подрядных работ было недостаточно. Заместитель генерального директора объединения «Сургутнефтегаз» Г. М. Кукуевицкий справедливо отмечал: «Вторым немаловажным фактором, влияющим на комплексную застройку города, является отсутствие единой генподрядной организации. На сегодняшний день Сургутский домостроительный комбинат, тресты «Сургутгазстрой» и «Спецгазстрой» выступают в роли генподрядчиков, при этом зачастую пикирующих друг с другом, а не решают главную задачу» [1, Ф. 80, Оп. 1, Д. 129, Л. 78].

Положение осложнялось тем, что в городе не было единого подрядчика по строительству улиц, дорог и магистральных сетей. До середины 1990-х гг. в Сургуте отсутствовали специализированные подразделения по благоустройству и озеленению города.

По мере расширения городского строительства в городе все большую актуальность приобретал вопрос о его проектировании. С 1971 г. функции генерального проектировщика были возло-

жены на Сургутский филиал ЛенЗНИИЭПа. Однако проектную документацию для селитебной зоны готовили и другие проектные организации. А основным проектировщиком промзоны являлся Московский институт ПИ-2 и позднее ПРОМСтройпроект в г. Тюмени.

Дисперсный характер стартовой застройки Сургута усугублялся отсутствием в городе органов архстройконтроля. В соответствии с положением о государственном Архстройконтроле РСФСР, разрешения на производство работ должны были выдаваться областной инспекцией госархстройконтроля. Однако в Сургуте, как правило, строительство велось либо без разрешения на производство работ, либо, разрешение выдавалось самими заказчиками, что являлось прямым нарушением порядка, установленном законодательством. Главный архитектор города А.А. Асеева откровенно писала 4 ноября 1969 г. в служебной записке начальнику областного отдела по делам строительства В.Д. Бешкильцеву и начальнику областной инспекции архстройконтроля Л.А. Новопрудской: «... я не в курсе дела какие объекты и где строятся, соответствуют ли они генплану, обеспечены или нет финансированием и необходимой проектно-сметной документацией, каковы сроки начала и окончания строительства» [2, Ф. 80, Оп. 1, Д. 130, Л. 6].

В результате утверждения ведомственного фактора в сфере строительства и эксплуатации города, в начале своего нового рождения Сургут представлял собой конгломерат разбросанных по обширной территории, слабо взаимосвязанных между собой, практически автономных ведомственных микрорайонов: геологов – на востоке, нефтяников – на западе, строителей – в центре, энергетиков – на севере. На приличном расстоянии за лесом чуть позже распростерся «хутор железнодорожников».

Каждое ведомство на вверенной ему территории не только имело «свой» жилой фонд, но и «свои» предприятия связи, торговли, общественного питания, бытового обслуживания, учреждения культуры и отвечало за их эксплуатацию. Эксплуатацией жилого фонда города занимались 20 организаций, водозаборными сооружениями – 13, связи – 16, торговлей и общественным питанием представители 5 ОРСов 8 министерств [4, Ф. 1861, Оп. 1, Д. 1, Л. 6]. Освоение городской территории отдельными ведомствами затрудняло комплексную застройку Сургута. Размещение селитебных территорий на сильно расчлененных участках вызывало удорожание строительства на 15–20% [8, С.40].

Система ведомственного формирования города Сургута приводила к хроническому однообразию повторения этапов его развития: дефицит жилья переходил в дефицит детских садов и

яслей, школ, а затем и объектов социально-бытового обеспечения. Последние чаще всего были сведены к примитивной форме клуба не как центра культуры, а как коммерческого прокатного заведения с узкой общеобразовательной и духовной программой. Такая деформация социальной среды возникла в Сургуте в силу давно установленных причин: при ведомственном распределении средств на гражданское строительство города существовал минимальный набор объектов жизнеобеспечения, при многоведомственном освоении картина еще более усугублялась. Местные Советы кредитами не распоряжались.

В этих условиях уникальным явлением стало создание в 1993 г. в Сургуте государственного университета. Это кажется невероятным в условиях отраслевого характера социального развития города, кризисного состояния экономики страны и падения добычи нефти в Среднем Приобье. А.Л. Сидоров, являвшийся мэром Сургута в непростые 1990-е гг., вспоминал: «В 1989 году я работал заместителем председателя горисполкома по строительству и верстал план на следующую пятилетку (1990–1995 гг.). Я хорошо помню, сколько сил и энергии пришлось потратить для того, чтобы этот объект попал в план и его финансирование было включено в планы предприятий. Затем все это согласовывалось на министерском уровне» [10, С. 5–6].

Это была вторая попытка создания высшего учебного заведения в городе. В 1981–1982 гг. самое мощное предприятие Сургута – производственное объединение «Сургутнефтегаз» приступило к проектированию индустриального института, готовящего кадры специалистов для доминирующей нефтяной отрасли в регионе. Уже был заключен договор с Тюменским индустриальным институтом. На него возлагались функции организатора и заказчика по проектированию и строительству в Сургуте здания нового вуза.

Чтобы понять причины энергичных усилий руководителей нефтяной и газовой отрасли иметь собственный вуз в городе, надо еще раз вспомнить и ясно представлять, что в то время Сургут являлся не моногородом, а строительной площадкой, где застройку вели более десятка министерств, представляющих интересы своих ведомств.

Сургут жил в условиях соревновательности ведомств во всем, в том числе и в строительстве «своих» школ, детских садов, больниц, домов культуры. Город научился грамотно использовать этот соревновательный дух, терпимо относится к причудам и перегибам руководителей, отстаивающих интересы своего ведомства и лидерство в тех или иных вопросах общегородских проблем. Позиция «Сургутнефтегаза» в вопросе создания «не-

фтяного института» воспринималась по традиции как очередной шаг на пути в борьбе за лидерство в городе, очередной повод доказать свое преимущество.

Ее поддерживало руководство города, т.к., она наиболее концентрированно выражала стремление сургутян иметь собственное высшее учебное заведение. Председатель Сургутского совета народных депутатов в 1990–1993 гг. А.Е. Лошаков отмечал: «Я считал и считаю, что невозможно реализовать декларированные идеи по возрождению российской культуры и по созданию собственного научного потенциала в регионе, если наши дети – выпускники школ – будут уезжать в другие города для получения специального образования, проводить там свои лучшие студенческие годы, а затем по три года отрабатывать в регионах России...» [7, С. 7].

Вместе с тем во властных структурах и общественности Сургута все больше укреплялось мнение, что нельзя в многофункциональном городе реализовывать проект узковедомственной высшей школы на потребу возможно конкурентным потребностям одного из министерств. Становилось все более очевидным, что высшая школа – это не очередной детский сад и даже не дворец спорта. Это гораздо сложнее, фундаментальнее и ответственнее. Процесс создания индустриального института начали умышленно тормозить. Не было здорового интереса к созданию Сургутского вуза и у руководства Тюменского индустриального института, которое считало, что он «отберет» у него значительную часть набора студентов. В условиях жесткой командно-административной системы инициатива создания вуза в Сургуте не приобрела необходимого силового импульса для ее воплощения, ведь в то время для этого требовалась санкция ЦК КПСС. На какое-то время вопрос о строительстве и открытии в городе вуза был снят с обсуждения на официальных совещаниях.

Но мысль о необходимости иметь в городе свой вуз уже прочно закрепилась в сознании многих сургутян. 9–15 октября 1989 г. на базе отдыха «Олимпия» (поселок Барсова гора) состоялась организационно-деятельная игра, в которой на начальном этапе приняло участие около 80 добровольцев. Именно в эти дни впервые была сформулирована концептуальная идея создания в Сургуте «свободного регионального университета с целевой направленностью на профессии, необходимые для региона и реализующего «новые активные формы обучения»» [9, С. 13]. Тем самым парадигма университета была противопоставлена нефтегазовой ориентации всей экономической и социально-культурной жизни города, ее ведомственному концепту.

14 апреля 1993 г. Малый Совет Сургутского городского Совета народных депутатов принял решение о создании в городе университета и выделил средства на организацию учебного процесса [10, С. 10].

Сургутский университет создавался как муниципальный, региональный вуз. Федеральному правительству было тогда не до создания новых университетов. Надежда на то, что оно возьмет на себя часть расходов по его содержанию грешила излишним оптимизмом. В Москве, в Государственном комитете по высшему образованию не было понимания его статуса. Предстояла борьба за право стать полноценным государственным вузом. Необходимо было решить многие вопросы жизнеобеспечения новаторского высшего учебного заведения. Тем не менее 26 мая 1993 г. был подписан окончательный документ об открытии университета [6, С. 27].

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

1. Архивный отдел Администрации города Сургута (АОАГС). Ф. 80. Оп. 1. Д. 129.
2. АОАГС. Ф. 80. Оп. 1. Д. 130.
3. Государственный архив социально-политической истории Тюменской области (ГАСПИТО). Ф. 113. Оп. 31. Д. 7.
4. Государственный архив Тюменской области (ГАТО). Ф. 1861. Оп. 1. Д. 1.
5. Город Сургут в цифрах (Юбилейный статистический сборник). Сургут, 1995.
6. 20 лет развития: прошлое, настоящее, будущее. Екатеринбург, 2013.
7. Лошаков А. В. Город ждет своих специалистов // Очерки истории становления. Год первый. Северо-Сибирское книжное издательство, 1994.
8. Особенности градостроительства в нефтедобывающих районах Тюменской области. Ленинград, 1972.
9. От рождения идеи до ее реализации // 20 лет развития: прошлое, настоящее, будущее. Екатеринбург, 2013.
10. Сидоров А. Л. Мне выпала удача // Очерки истории становления. Год первый. Северо-Сибирское книжное издательство, 1994.

РАЗДЕЛ II.

ИСТОРИЯ СТРОИТЕЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ В СИБИРИ И РОССИИ

УДК 94(470)«16/18»+03.29
ББК 63.3(2)4

Мауль Виктор Яковлевич
доктор исторических наук, профессор,
Тюменский индустриальный университет,
Филиал в г. Нижневартовске,
г. Нижневартовск, VYMaul@mail.ru

КРЕПОСТИ ОРЕНБУРГСКОЙ ПОГРАНИЧНОЙ ЛИНИИ: СТРОИТЕЛЬСТВО И СУДЬБА (ПО МАТЕРИАЛАМ ПУГАЧЕВСКОГО БУНТА)

В статье рассматривается строительство крепостей Оренбургской пограничной линии в 1730–1750-е гг. Показана роль руководителей Оренбургской экспедиции (комиссии) в строительстве оборонительных укреплений на юго-восточных границах России. Отмечен вклад архитекторов, геодезистов, военных инженеров в планировке и сооружении крепостей для защиты от набегов кочевников. Проанализирована судьба этих крепостей во время Пугачевского бунта.

Ключевые слова: Оренбургская пограничная линия, строительство, крепости, Оренбургская экспедиция (комиссия), И.К. Кирилов, В.Н. Татищев, В.А. Урусов, И.И. Неплюев, кочевники, башкирские восстания, Пугачевский бунт, Е.И. Пугачев.

Viktor Y. Maul
doctor of historical sciences, professor,
branch of Tyumen Industrial University in Nizhnevartovsk,
Nizhnevartovsk, VYMaul@mail.ru

THE FORTRESS OF ORENBURG FRONTIER LINE: THE CONSTRUCTION AND FATE (ACCORDING TO THE MATERIALS OF THE PUGACHEV REVOLT)

The article discusses the construction of fortresses Orenburg frontier line in 1730–1750-ies. The role of the leaders of the Orenburg expedition (Commission) in the construction of fortifications on the

South-Eastern borders of Russia. Noted the contribution of architects, surveyors and military engineers in the planning and construction of forts for protection from raids of nomads. Analyzed the fate of the fortresses during the Pugachev revolt.

Key words: Orenburg frontier line, construction, fortress, Orenburg expedition (Commission), I.K. Kirilov, V.N. Tatishchev, V.A. Urusov, I.I. Neplyuev, nomads, Bashkir rebellions, Pugachev revolt, E. I. Pugachev.

Говорить о необходимости строительной деятельности для существования человечества – такая же банальность, как утверждать, что человеку необходимо дышать, есть и пить. Неудивительно, что строительные занятия в тех или иных формах сопровождают человеческий род на протяжении всей его истории. Как отмечают в специальной литературе, человечество «в области строительства прошло поучительный путь от мелких мастерских по изготовлению строительных материалов и изделий из них до крупных заводов, в том числе, заводов стройиндустрии; от изб для жилья до многоэтажных, со всеми удобствами, жилых комплексов и зданий общественного назначения. Благодаря строительству, сегодня мы получаем все то, без чего невозможно материальное производство, а строительная индустрия – это единственная отрасль народного хозяйства, которая создает новые, восстанавливает старые и реконструирует действующие здания и сооружения». Поэтому без глубокого изучения истории вопроса «невозможно по-настоящему понять современные проблемы в области строительства» [7, С. 4].

Известно, что испокон веков на Руси возводились жилые постройки сначала в виде землянок или полуземлянок, затем – деревянных изб и хором, еще позже – из камня. Со времени крещения началось активное храмовое строительство. С той же ранней поры, вследствие «особого географического положения, Русь должна была постоянно задерживать нападения с разных сторон противников, стоявших на различной степени развития, а раздаваясь от центра в стороны, изменять кругом свои границы». Опытным путем вырабатывались «различные на разных границах приемы обороны», с тем чтобы «привести укрепленные пункты в некоторую связь, иначе – выработать систему обороны границ при посредстве укрепленных пунктов» [16, С. 2].

Естественно, что оборонное зодчество начиналось с примитивных укрытий (заплоты, надолбы, валы, рвы, засеки), усложнялось по мере развития общества и обеспечило разнообразие фортификационных форм, отвечавших тогдашним требованиям. Понятно, что способы строительства и типы укреплений раз-

вивались в тесной связи с экономикой нашего государства, знаниями и техникой строительства. Иными словами, характер и формы оборонного строительства отражали политическое, экономическое и военное состояние государства в соответствующий период времени. Так, с XVI–XVII веков из-за сложной обстановки на юго-восточных окраинах страны большое значение приобрело строительство в этом неспокойном крае укрепленных оборонительных линий.

Укрепленные оборонительные линии – это система охраны и обороны границ и приграничных районов. Она заключалась в возведении сторожевых, оборонительных, кордонных, береговых линий и засечных черт на окраинах государства для защиты внутренних территорий страны от нападений извне. С самого начала все пограничные линии имели «один и тот же характер, т.е. состояли из непрерывной ограды, земляной или лесной, подкрепленной сомкнутыми опорными пунктами, называвшимися в старину городками, а впоследствии – крепостцами, фельдшанцами, редутами и форпостами». Между ними возводились полевые укрепления в виде земляного вала иногда с деревянным тыном наверху и рва. Перед рвом устраивались засеки и ставились рогатки против конницы. По мнению военных экспертов, недостатки «этого способа были очевидны: непрерывные линии требовали огромных работ при возведении их; затрудняли поддержку их в надлежащем порядке и исправности; не служили надежным оплотом, по причине их огромного протяжения, от неприятельских вторжений, в особенности в местах, где не находилось достаточно войска». Дело в том, что «неприятель, при своих вторжениях, всегда стремился прорваться между опорными пунктами и никогда не желал вести атаки против них. Неожиданность нападения и быстрота в действиях могли служить ему достаточным ручательством за успех его набегов, тогда как атака укрепленного пункта могла остановить его надолго и дать время войскам, ближайшим к месту вторжения, прийти на помощь к осажденному пункту» [10, С. 64, 65].

В 1730–1740-е гг. произошел пересмотр подходов к возведению оборонительных сооружений. «Было решено возобновить строительство пограничных линий на юге и юго-востоке, где малозаселенные лесостепные и степные территории государства не были защищены от внезапных набегов кочевников» [15, С. 20]. Поэтому инженерные инновации в расположении пограничных линий были апробированы при возведении именно Оренбургской, а затем Сибирской оборонительных линий. Они «состояли уже из одних отдельных опорных пунктов различной величины и силы расположения, отстоявших на столь близкое

разстояние друг от друга, что давали возможность пограничной страже охранять промежутки частыми конными разъездами и патрулями» [16, С. 153].

В задачи организованной в 1734 г. Оренбургской экспедиции (с 1737 г. – комиссии) помимо прочего, как раз входило не только основание главного города в крае, получившего название Оренбурга, но также строительство крепостей и других пунктов для защиты юго-восточной границы России. С этого времени политика, направленная на массированное строительство военных укреплений в регионе, заметно активизировалась. Такая задача становилась тем более актуальной, что перед угрозой набегов кочевников граница, по признанию современников, «оставалась вся неукрепленною, кроме некоторого малого числа крепостей по Самарской и Яицкой линиям», помимо «Верхояицкой крепости, по всей линии никакого не было укрепления и селения», и даже «главнейшая из тех крепостей, именуемая Оренбург», а позже переименованная в Орск, была всего лишь «окружена забором из плетня, осыпанным земляным бруствером и снабженная малым числом гарнизона» [6, С. 135].

Изрядным катализатором строительства явилось крупнейшее Башкирское восстание 1735–1740 гг. [1; 2]. Непосредственным поводом к нему стала деятельность Оренбургской экспедиции (комиссии), в результате которой с 1734 по 1744 гг. было построено более 100 населенных пунктов, в том числе 48 крепостей, примерно столько же редутов и форпостов. Вся эта система от Гурьева городка на Каспии до Звериноголовской крепости на границе с Тобольской губернией протяженностью около 2500 километров получила название Оренбургской пограничной линии. Она была призвана «защитить границы Империи, земли ее новых подданных – киргиз-кайсацкого и каракалпакского народов – от джунгар и в значительной мере послужить препятствием для разорительных набегов степняков на башкир, а башкир на степняков, воспрепятствовать междоусобным конфликтам» [14].

Строительство Оренбургской пограничной линии неразрывно связано с деятельностью многих заметных фигур российской истории. Можно вспомнить И.К. Кирилова, В.Н. Татищева, И.И. Неплюева, П.И. Рычкова, А.И. Тевкелёва и мн. др.

Иван Кириллович Кирилов (1695–1737 гг.) – обер-секретарь Сената, один из выдающихся деятелей просвещения второй четверти XVIII в., ученый-географ, основатель Оренбургского края. Составитель первого обстоятельного статистического и экономико-географического описания России. Подготовил и начал издание уникального произведения отечественной научной картографии – первого российского печатного атласа, «сочинил» карту

всей территории Российской империи. Принимал непосредственное участие в разработке проекта Петербургской Академией наук и в самой организации Второй Камчатской экспедиции. Инициатор и первый начальник Оренбургской экспедиции [8, С. 45].

Василий Никитич Татищев (1686–1750 гг.) – один из замечательных людей своей эпохи, выдающийся ученый, крупный государственный деятель. Он строил железоделательные и медеплавильные заводы на Урале, основывал новые города и крепости, руководил хозяйственным освоением и заселением обширных земель на востоке и юго-востоке страны. Он возглавлял Сибирское высшее горное начальство, Монетную контору, канцелярию Главного правления казанских и сибирских заводов, Оренбургскую и Калмыцкую комиссии, был астраханским губернатором и мн. др. [17, С. 3-4].

Иван Иванович Неплюев (1693–1773 гг.) – яркий представитель русской государственной элиты XVIII в. Малоизвестен широкому кругу российской общественности, т.к. его деятельность зачастую осуществлялась вдали от России, либо на ее окраинах. Он являлся одним из главных устроителей и первым губернатором Оренбургского края. Его имя вошло в народные предания и легенды жителей Заволжья и Приуралья, где его справедливо называли «Петром Великим Оренбургского края» [9, С. 57, 61].

Петр Иванович Рычков (1712–1777 гг.) – замечательный ученый XVIII в., первый член-корреспондент Петербургской Академии наук, член Вольного экономического общества. Географ, натуралист, историк, экономист, автор многочисленных печатных трудов, наиболее известные из которых «История Оренбургская (1730–1750)» и «Топография Оренбургская, то есть обстоятельное описание Оренбургской губернии». Заброшенный судьбой в пустынный тогда и дикий Оренбургский край, он провел там свыше 40 лет. За приверженность к науке, неутомимость в трудах и плодотворность работы биографы называли его «Колумбом Оренбургского края» [11, С. 5, 6].

Алексей Иванович Тевкелёв (1674/75–1766) – крупный российский дипломат и администратор первой половины XVIII в., один из «птенцов гнезда Петрова», первый в истории страны генерал-мусульманин [5, С. 6].

В соответствии с императорским указом, в состав Оренбургской экспедиции изначально были включены около 130 человек разных необходимых профессий: «инженерных чинов для строения города: капитан один, поручик один, кондукторов два (до середины XIX в. звание кондуктора присваивалось унтер-офицерам корпусов флотских штурманов, корабельных инженеров и инженеров по морской строительной части. – В.М.); морских для

Аральского моря – поручик, мичман, штурман, боцман, писарь боцман, шесть матросов, два конопатчика галерных, для того же галерной мастер, галерной ученик, два десятника, четыре плотника; штаб и обер-офицеров для экономических и прочих градских дел: майор, десять человек прапорщиков, в том числе четыре из кадет, унтер-офицеров два, капралов и рядовых тридцать человек; из геодезистов для описи и сочинения ландкарт, поручиков два, подпоручиков четыре, в том числе один переводчик, прапорщиков два; канцелярских служителей: бухгалтер, канцелярист, подканцелярист, копиист; артиллерийских служителей: бомбардиров два, канониров четыре» [13, С. 10].

Имена этих непосредственных строителей крепостей, других укреплений Оренбургской пограничной линии, а также административных зданий и жилищ для переселенцев лишь изредка встречаются на страницах источников. Из них, например, можно узнать об инженер-майоре, затем подполковнике Ратиславском, геодезии подпоручике Кошелеве, инженер-прапорщике Тельном, архитекторе Лейтгольде, геодезисте Муравине и инженере Никите Назимове, инженер-капитане Ростиславском, поручике Спиридове, бывшем инженерном офицере Тимофее Култашеве и др.

По авторитетному мнению начальника Оренбургской комиссии В. Н. Татищева (1737–1739), они в строительном деле «явились довольно искусны» [15, С. 78], что, впрочем, не означало, будто между ними всегда царило согласие по роду профессиональной деятельности. Известен казус, когда «у помянутых: Ратиславского, Тельного и Лейтгольда произошел спор о месте (Оренбурга. – В.М.), – первый предъявлял и прожект свой учинил, что б городу быть на верху самой горы, поставя за резон, что на горе воздух лучше и место виднее, а последние представляли другое, ровное место, в разстоянии от горы версты на две, а на горе построить цитадель, объявляя, что на горе такой великий город строить невозможно, …. яко земля сверху песчаная, а на низу во всех местах твердый камень, и для воды великие неудобности, оный же по косогору, а ими избранное способнее: и земляная работа может без труда производиться, и улицы будут ровные, а где вода поудалела, тут колодцы выкопать, также и во всех местах огороды иметь способно» [13, С. 57].

Впрочем, при новом начальнике Оренбургской комиссии И.И. Неплюеве (1742–1744) эти споры утратили актуальность. По вступлении в должность он решил «осмотреть все места и положения той линии; почему того ж 1742 году по оным и ездил и, сделав примечания, определил: заведенные селения и вновь мною на пустых и удобных местах назначенные укрепить по правилам фортификационным и, от степного народа к оборо-

не достаточным» [6, С. 136]. Что касается планируемой столицы края, то «когда от канцелярии донесено было о вышепоказанных несогласиях, между инженерами и архитектором при строении того города происшедших» [13, С. 60], И.И. Неплюев, вместо прежних вариантов, предпочел «место ниже по течению реки Яика… и основал тут крепость, которую и наименовал, следуя первому названию, Оренбургом» [6, С. 137].

По словам очевидца событий П.И. Рычкова, «по осмотру явилось под строение того города место весьма способное и всеми к жительству надлежащими потребностями довольное. Того ради бывшему тогда артиллерии капитану Галафееву с инженер-прапорщиком Тельным приказано оному городу план ситуации снять, также и прожект, как ему застроену быть, учинить; что ими и учинено» [13, С. 61].

Укрепления Оренбурга состояли из десяти земляных бастионов и двух полубастионов, примыкавших к крутому, правому берегу реки Яик. Каждый из них носил свое название: Нагорный (полубастион), Торговый, Бёрдский, Провиантский, Воскресенский, Губернский, Галофеевский, Фон Штокманский, Никольский, Неплюевский, Успенский, Преображенский (полубастион). Между бастионами было устроено четверо ворот: северные или главные – на Казанскую или Новомосковскую дорогу; восточные – на Егорьевскую слободу, находившуюся сразу за городским рвом, и двое западных выходов: один за Меновый двор за рекой Яик, а другой по дороге на Чернореченскую крепость. Все ворота были сводчатыми, через ров к ним вели мосты, первоначально деревянные [4, С. 32].

В качестве рабочей силы на строительство Оренбурга и других крепостей линии привлекались крестьяне «из селений волжского Правобережья, а так же Закамья», особенно востребованными профессиями были «возчики и плотники». На строительные работы «по вся годы» отправляли «как лопатников, так и плотников конных работников» из числа помещичьих, дворцовых, ясачных крестьян, а также пахотных солдат и прочих старых служеб служилых людей», «работных и мастеровых людей с заплатою заработных денег по немалому числу» [15, С. 78, 31, 32].

Оренбургская пограничная линия делилась на дистанции и имела 6 ответвлений (линий): Самарская линия – от Самары до Оренбурга (крепости Красносамарская, Борская, Бузулукская, Тоцкая, Сорочинская, Новосергиевская, Елшанская); Сакмарская линия – от Оренбурга вверх по реке Сакмаре на 136 верст (крепости Пречистенская и Воздвиженская, редуты Никитский и Желтый); Нижнеяицкая линия – от Оренбурга вниз по Яику на 125 верст до Илецкого городка (крепости Бёрдская, Черноре-

чинская, Татищевская, Рассыпная, Нижнеозерная и 19 казачьих форпостов); Верхнеяицкая линия – от Оренбурга вверх по Яику на 560 верст до Верхнеяицкой крепости (крепости Орская, Карагайская, Губерлинская, Ильинская, Верхнеозерная, Каменноозерная, Красногорская, Таналыкская, Уртазымская, Магнитная, Кизильская, Верхнеяицкая, три форпоста и тринадцать редутов); Исетская линия – по реке Миасс до впадения ее в Исеть (крепости Миасская, Челябинская, Еткульская и Чебаркульская, острожки Усть-Миасский и Исетский); Уйско-Тобольская линия – от Верхнеяицкой до Звериноголовской крепости, включая, кроме нее, крепости Карагайскую, Уйскую, Петропавловскую, Степную, Коельскую, Санарскую, Кичигинскую, Троицкую, Усть-Уйскую.

Столь масштабная деятельность, конечно, требовала от казны немалых, но неизбежных расходов. И правительство в данном вопросе особенно не скупилось. Взамен только предписывалось, «дабы вся линия так была селением распоряжена, чтоб в случае нечаянных воровских подбегов, не только отпор учинить было возможно, но и скорой сикурс доставши таких воров не упустить, и во всех местах, где бывали и быть могут воровские перелазы, для пресечения того надлежащие укрепления делать» [13, С. 66].

Таблица № 1 – **Денежные суммы, затраченные на сооружение отдельных городов-крепостей в 1734–1736 гг. [3, С. 165].**

Название крепостей	1734 г.	1735 г.	1736 г.	Итого
Оренбург	4463 руб. 38 ¼ коп.	9224 руб. 21 коп.	4094 руб. 68 ¾ коп.	17782 руб. 28 коп.
Озерный	–	–	709 руб. 50 коп.	709 руб. 50 коп.
Бузулук	–	–	1500 руб.	1500 руб.
Борск	–	–	200 руб.	200 руб.
Красносамарск	–	–	49 руб. 80 коп.	49 руб. 80 коп.
Табынск	–	–	882 руб. 27 коп.	882 руб. 27 коп.
Красноуфимск	–	–	50 руб.	50 руб.
Итого	4463 руб. 38 ¼ коп.	9224 руб. 21 коп.	7486 руб. 25 ¾ коп.	21173 руб. 85 коп.

Поиск удобных мест для строительства крепостей осуществлялся по устоявшейся схеме. Так, начальником Оренбургской комиссии князем В.А. Урусовым (1739–1741) «отправлен был подполковник Останков, присутствовавший в походной канцелярии, по Сакмаре реке с инженерами и геодезистами для назначения мест под строение крепостей. Который, возвратясь в Оренбург рапортовал, что он девять мест удобных осмотрел и назначил». Далее представители поисковой партии должны были обосновать сделанные предпочтения, указывая критерии своего выбора: «1) От озера вверх по реке Сакмаре в 22 верстах в 80 са-

женях по речке Сазлы – земля сера с дресвой, около ж того места в версте земля черна, к пашне угодна, сенных покосов, то ж лесу соснового и березового по обе стороны довольно; где к поселению двух рот места довольно ... 9) В 24 верстах при речке Губерле – место скатом, земля с дресной, на поемных местах яровой хлеб сеять можно, сенных покосов довольно, лес изредка по разсошам колками, к строению негодный имеется; оное место для проезду в Оренбург, потому ж из Оренбурга обселить половину роты удобно, понеже оное от Оренбурга в 21 версте» и т.п. [13, С. 47].

Охрану Оренбургской пограничной линии несли регулярные войска, а также оренбургские и яицкие казаки. И хотя в дальнейшем правительство проводило курс на увеличение среди них удельного веса казачества, на протяжении интересующего нас периода в численности населения и гарнизонах крепостей ощущался существенный недокомплект, отражавшийся, в том числе, на способности построенных крепостей выполнять свое оборонительное предназначение.

Серьезным испытанием Оренбургской пограничной линии на прочность стал Пугачевский бунт, вспыхнувший в 1773 г. и вовлекший в свою орбиту многие кочевые народы огромного региона. Надо признать, что за редким исключением построенные крепости такой проверки не выдержали. За время восстания были захвачены или разрушены бунтовщиками Бузулукская, Губерлинская, Ильинская, Красногорская, Магнитная, Нижнеозерная, Переволоцкая, Пречистенская, Рассыпная, Сорочинская, Степная, Табынская, Таналыкская, Татищева, Тоцкая, Троицкая, Уйская, Уклы-Карагайская, Уртазымская, Челябинская, Чернореченская и другие крепости. И только к Оренбургу «злодей приступал много раз, но взять оного не мог, и были из города частые вылазки, с которыми мы имели сражение, с разными удачами на обоих сторонах» [12, С. 142].

Впрочем, зачастую причинами падения крепостей были не изъяны строительства, а измена гарнизона или его низкая боеготовность. По мнению Н.Ф. Дубровина, «гарнизонные солдаты были по преимуществу люди престарелые и плохо вооруженные, рекруты только что собраны и необучены, татары ненадежны, отставные солдаты калеки, а обыватели вовсе не вооружены. Что же касается большей части офицеров, говорит современник, “то о том лучше я умолчу”» [4, С. 33].

Вот два характерных примера: 1) Нижнеозерная крепость находилась на берегу Яика, на утесистом мысу, и была обнесена бревенчатою стеной. Гарнизон ее состоял из нескольких драгун, престарелых гарнизонных солдат и до 50 человек поселенных оренбургских казаков. Комендант крепости, майор Харлов, как

только узнал о приближении Пугачева, приготовился к защите, распределив по стенам крепости свой малочисленный гарнизон. С наступлением ночи, бывшие в крепости казаки, бежали в стан Е.И. Пугачева. Харлов для ободрения оставшихся гарнизонных солдат всю ночь стрелял из пушек. Мера эта не помогла, и в ночь с 25 на 26 сентября 1773 г. казаки Нижнеозерной крепости пришли сдаваться. Бунтовщики подошли к ней и легко взломали ее ворота. 2) Татищева крепость, расположенная на горном увале, при речке Камыш-Самаре, за полверсты от ее впадения в реку Яик, была построена неправильным четырехугольником, обнесена бревенчатою стеной, рогатками и имела по углам деревянные батареи. Находясь на сообщении Оренбурга с Самарской линией и Яиком, Татищева крепость считалась главным опорным пунктом Яицкой линии и потому в ней находились склады амуниции, денежная казна, артиллерия и другие запасы. Гарнизон крепости был значительно более всех остальных укрепленных пунктов, и к моменту нападения пугачевцев состоял не менее как из тысячи человек и 13 орудий. Во время штурма гарнизон не оказал почти никакого сопротивления. Солдаты побросали ружья и были выведены из крепости в поле [4, С. 19, 24, 25, 26, 27].

Однако для подобного плачевного исхода обороны крепостей Оренбургской пограничной линии немалое значение имело само состояние их оборонительных укреплений. По словам С.И. Маврина, что касается мелких городов, «которые злодей разорил до основания, то брать ему их столь легко можно было, как грибы. А хотя в них в каждом и были воинские команды, но только одно название, а душа коя должна быть в том звании, давно на небесах, следственно не близко, а вселить оную надобно... Крепости же только одно название имеют, а чем были ограждены давно сгнило и в развалинах. Но кто сему неприсмотру виновен, о том должен кто ни есть быть сведом и дать вам, всемилостивейшая государыня, отчет» [4, С. 28].

И, тем не менее, можно полагать, что масштабное оборонительное строительство на юго-восточных границах Российской империи, предпринятое в середине XVIII в., сыграло ключевую роль в усмирении кочевых народов края. Участие башкир в Пугачевщине стало, по сути, их последней отчаянной попыткой отстоять свои исконные земли от российской колонизации. С подавлением бунта интеграция Башкирии в состав России в целом была завершена. Наличие построенных крепостей как форпостов российского влияния устранило и постоянную угрозу со стороны казахов, которые отныне приняли российское подданство. А имена строителей Оренбургской пограничной линии красивыми современными городами навеки оказались вписаны золотыми буквами в историю этого усмиренного края.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

1. Азнабаев Б.А. Интеграция Башкирии в административную структуру Российского государства (вторая половина XVI — первая треть XVIII вв.). Уфа: Изд-во БашГУ, 2005. 200 с.
2. Акманов И. Г. Башкирское восстание 1735—1736 гг. Уфа: Изд-во БашГУ, 1977. 84 с.
3. Буканова Р.Г. Города-крепости юго-востока России в XVIII веке. История становления городов на территории Башкирии. Уфа: Китап, 1997. 256 с.
4. Дубровин Н.Ф. Пугачев и его сообщники: эпизод из истории царствования Императрицы Екатерины II. СПб.: Типография И.Н. Скороходова, 1884. Т. 2. 424 с.
5. Ерофеева И.В. Служебные и исследовательские материалы российского дипломата А.И. Тевкелёва по истории и этнографии Казахской степи // История Казахстана в русских источниках XVI—XX веков. Том III: Журналы и служебные записки дипломата А. И. Тевкелёва по истории и этнографии Казахстана (1731—1759 гг.). Алматы: Дайк-пресс, 2005. С. 5-50.
6. Жизнь Ивана Ивановича Неплюева (им самим писанная). СПб.: Типогр. А.С. Суворина, 1892. 197 с.
7. Иванчук Е.В., Несветаев Г.В., Жильникова Т.Н. История отрасли и введение в специальность. Промышленное и гражданское строительство: Учебное пособие. Ростов-на-Дону: Изд-во РГСУ, 2013. 100 с.
8. Колычев С.В. Иван Кириллович Кирилов: труды и забвение сподвижника Петра I // Меншиковские чтения — 2013. СПб.: Издательство «XVIII век», 2014. Вып. 9. С. 44-52.
9. Колычев С.В., Неплюев И.И. — сподвижник Петра I. Сохранение памяти о государственном деятеле: Оренбург — Санкт-Петербург // Меншиковские чтения — 2015. СПб.: Издательство «XVIII век», 2015. Вып. 10. С. 56-67.
10. Ласковский Ф.Ф. Материалы для истории инженерного искусства в России. Ч. III: Опыт исследования инженерного искусства после императора Петра I до императрицы Екатерины II. СПб.: В Типогр. Имп. Академии наук, 1865. 1016 с.
11. Матвиевский П.Е., Ефремов А.В. Петр Иванович Рычков. 1712—1777. М.: Наука, 1991. 272 с.
12. Пугачевщина. Т. 2: Из следственных материалов и официальной переписки. М.; Л.: Государственное издательство, 1929. 495 с.
13. Рычков П.И. История Оренбургская (1730—1750). Оренбург: Типогр. И.И. Евфимовского-Мировицкого, 1896. 95 с.
14. Семенов В.Г., Семенова В.П. Губернаторы Оренбургского края. Оренбург: Оренбургское книжное изд-во, 1999. 400 с.
15. Смирнов Ю.Н. Оренбургская экспедиция (комиссия) и присоединение Заволжья к России в 30—40-е гг. XVIII века. Самара: Изд-во «Самарский университет», 1997. 190 с.
16. Фриман Л.Л. История крепости в России. Ч. 1: до начала XIX столетия. СПб.: Паровая Скоропечатня А.В. Пожаровой, 1895. 241 с.
17. Юхт А.И. Государственная деятельность В.Н. Татищева в 20-х — начале 30-х годов XVIII в. М.: Наука, 1985. 367 с.

* * * * *

УДК 94(571.12) + 69
ББК 63.3(2)47

Задорожняя Ольга Анатольевна
кандидат исторических наук, доцент,
Сургутский государственный университет,
г. Сургут, zadorozhniaya.olga@yandex.ru

ЖИЛОЕ И ПРОМЫШЛЕННОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО КУПЕЧЕСТВА ТОБОЛЬСКОЙ ГУБЕРНИИ (1775–1825 гг.)

В данной статье анализируется процесс появления строительного направления в деятельности купечества Тобольской губернии в последней четверти XVIII – первой четверти XIX вв. Выделяется строительство жилых строений и промышленных предприятий разного типа: мелко-кустарные, мануфактуры и предприятия с чертами капиталистического производства. Наибольшее распространение получили предприятия обрабатывающей промышленности: кожевенные, мыловаренные и свечные. При этом наблюдалось появление купеческих усадеб в городах, на территории которых владельцы предпочитали размещать промышленное производство.

Ключевые слова: купечество, Тобольская губерния, дома, усадьба, промышленное предприятие, кожевня, салотопня, мыловарня.

Olga A. Zadorozhnaya
candidate of historical sciences, associate professor,
Surgut State University, Surgut, zadorozhniaya.olga@yandex.ru

RESIDENTIAL AND INDUSTRIAL CONSTRUCTION MERCHANTS OF TOBOLSK PROVINCE (1775–1825)

This paper analyzes the process of the emergence and construction directions in the activities of the merchants of Tobolsk province in the last quarter of XVIII – first quarter of XIX centuries. Stands out the construction of residential buildings and industrial enterprises of different types: small-artisanal manufactories and enterprises with the characteristics of capitalist production. The most widely manufacturing industries: tannery, soap and candle. In this case, the emergence of merchant estates in the cities, where the owners prefer to accommodate industrial production.

Key words: merchants, Tobolsk province, house, estate, factory, tannery, selotape, the soap factories.

С середины XVIII в. большое влияние на развитие городов оказывал гильдейский купец, который приобрел статус торговца, промышленника, посредника, перекупщика. Как активный участник торгового процесса он стремился владеть разными видами недвижимости, среди которых преобладали жилые дома, промышленные предприятия и торговые помещения. Этот факт отразился на изменении застройки городов, выделении торговых улиц, купеческих районов, промышленных территорий. При этом жесткая регламентация купеческого промысла заставляла искать новые отрасли, например, строительство доходных домов, постоялых дворов, промышленных предприятий. Так появилось два направления в строительстве: возведение жилых домой и постройка промышленных предприятий.

В среднем в Тобольской губернии в изучаемое время на одного купца приходилось 1,33 дома, т.е. каждый третий купец имел два дома или большую усадьбу. Обывательские книги Тобольска, Тюмени, Тары и Туринска выделяют наиболее типичными способами «приобретения» домов: получение по наследству, покупка и строительство. Из 79 домовых владений на категорию построенных приходилось около 30%.

Определить общую численность купеческих усадеб довольно проблематично, так как купеческое сословие отличалось мобильностью. Подробные сведения встречались в описях пострадавших от пожаров: в 1788 г. у 81 тобольского купца «пострадало» 106 домов [1, Ф. 369, Оп. 2. Д. 4, Л. 69-73об.]. В регистре городского имущества за 1789 г. за купцами губернской столицы числилось 109 домов, но часть «погорельцев» смогло построить только временное «сарайное строение о двух жильях» [1, Ф. 341, Оп. 1, Д. 234, Л. 64, 67об.-69об., 77-78, 130, 221; Д. 221, Л. 29об.-30об., 32-33, 212-241об.].

Учитывая, что в регионе отсутствовала строительная отрасль, купцам приходилось выступать не столько заказчиками, сколько проектировщиками и строителями. Несколько гильдейских купцов даже стали брать подряды на строительство, например, купец Кремлев построил в Тобольске 10 помещений по заказу. В целом причинами возведения домов становились: увеличение численности семьи, неразделанный капитал, наличие собственных земельных участков в городе, демонстрация успешности своего предприятия, вложение капитала на будущее и т.д.

Со времен Екатерины II городам указывалось выдерживать строительство в одном стиле, поэтому в крупные губернские цен-

тры присылались варианты типовой застройки главных улиц, а в уездные, штатные и заштатные города – несколько вариантов стандартной застройки. Типовая застройка учитывала сословный принцип расселения в городах: купцы-торговцы селились вблизи торговых площадей, купцы-промышленники – на берегу рек.

В то же время изменение статуса города, развитие или наоборот «затухание» деловой жизни отражалось на интенсивности его застройки. Так, в конце XVIII в. гильдейские купцы Тобольска в основном проживали в третьей и четвертой частях, в начале следующего века более привлекательной стала первая городская часть. Основными источниками пополнения купечества были мещане (посадские) и крестьяне (в том числе с двойным окладом), для которых важно просто закрепиться в городе или гильдии. Накопив капитал эти семьи стремились повысить свой общественный статус за счет приобретения усадьбы (дома) в самом известном городском квартале. Наиболее престижными становились каменные двух или трехэтажные дома, которые выступали в качестве визитной карточкой фамилии. Тобольскому купечеству в указанный период принадлежало 20 каменных домов: Корнильевых, Володимеровых, Худяковых, Шевыревых, Дьяконовых, Куклиных (1788 г.), Мальковых, Шохиных, Кремлевых и др. [2, С. 8-15, 5, С. 127-128; 7, С. 28, 55; 3, С. 72].

Но строительство и торговая деятельностью требовали постоянных капиталовложений, поэтому некоторым владельцам приходилось продавать, закладывать или сдавать в аренду новые помещения. Так, купец Сыромятников приобрел каменные дома купцов Малькова и Шохина, которые после перестройки сдавались Губернской канцелярии и уездному военному начальству в аренду. Дом купца Неводчикова был куплен купцом первой гильдии Плотниковым, который создал большую купеческую усадьбу.

Интенсивное каменное строительство велось как по проектам местных, так и приглашенных столичных архитекторов. Первоначально составлялся план застройки, который должен был утверждаться на заседании Городской думы после рассмотрения специалистами. Купцы стремились, чтобы фасад здания, выходящий на улицу должен был соответствовать типовому проекту, а остальные стороны могли делаться – без изысков. Поэтому городские власти рекомендовали ставить особняк не только парадным крыльцом на улицу, но и чтобы все стороны здания просматривались – это увеличивало траты купца.

Тобольский купец третьей гильдии П. Тренин для удешевления строительства занимался этим процессом самостоятельно. В течение нескольких лет он привозил из деловых поездок необхо-

димый строительный материал, инструменты, а также подбирал специалистов. За это время ему удалось оформить требуемые документы и получить проект фасада домового строения у местного архитектора. Общие размеры жилого дома были определены следующие: длина 9 саженей, ширина 6 саженей и высота 4 сажени 2 аршина. Основной строительный материал – кирпич – был заказан сельским мастерам. На возведение стен дома было израсходовано 343 тысяч кирпичей, а для его соединения использовалась смесь извести и песка. Для освещения в помещениях было устроено 25 окон с «цесарскими стеклами», которые купец заказал на местном стекольном заводе. В качестве отопления использовалась печная система, включающая 14 печей и большой очаг на кухне [1, Ф. 8, Оп. 1, Д. 74, Л. 1-3об.]. По оценке самого купца Тренина дом обошелся ему в 13830 руб. 15 коп., по мнению оценщиков стоимость дома составляла не более 7 тысяч руб. [1, Ф. 8, Оп. 1, Д. 74, Л. 1-1об.; 2, С. 7]. С начала XIX в. купцы стали использовать каменные или большие деревянные дома в качестве залогов для получения городских ссуд.

В 1809 г. на Нижнем посаде Тобольска появился двухэтажный особняк братьев Селивановых. Это был уже второй каменный особняк в собственности семейства: первый после покупки пришлось расширить из-за большого числа членов семьи. Вновь возведенный особняк предназначался для проживания семьи Михаила Антоновича и поддерживал статус состоятельной торговой фамилии. Размеры капитальной постройки оказались дольно внушительными: длина 11 саженей, ширина 7 саженей, высотой 13 саженей 1/1 аршина. Будущий владелец, чтобы контролировать строительство и качество выполненных работ, занимался торговлей в городе.

В целом строительство проходило в несколько этапов. Первый этап предназначался для возведения фундамента, который обошелся в 2086 руб. 50 коп. Второй этап – возведение стен (было израсходовано 345 тыс. кирпичей), установка перекрытий (39 балок) между этажами, покрытие крыши железом (375 пудов железа). Все эти операции обошлись без затрат на оплату работ 15008 руб. 50 коп., с жалованьем рабочим – 17625 руб. Особенностью этого этапа было строительство кирпичных стен со сводами, арками и украшениями на фасадах, что требовало определенного опыта от каменщиков. Фасады здания, выполненные в стиле классицизма, отличались строгостью, но и особой изысканностью.

Третий этап заключался в обустройстве внутренних помещений: строительстве обычных печей и одной голландской, установка рам с «цесарскими стеклами» по 24 штуки в каждой ком-

нате. Также под домом было построено 4 каменных подвала с входами из теплых сеней и холодных коридоров. На последний этап было израсходовано 2349 руб. 92 коп.

Таким образом, строительство двухэтажного купеческого особняка обошлось в 22051 руб. 42 ½ коп. По данным современников, дом М. А. Селиванова пострадал во время очередного городского пожара, поэтому собственнику пришлось его восстанавливать

Купеческий особняк купца третьей гильдии А. Дранишникова находился в приходе Христово-Рождественской церкви под № 1299. На возведение фундамента купец потратил 7 тыс. штук кирпича, на стены – еще 18 тыс. штук (табл. 1). Все стройматериалы, инструменты и оплата работ обошлась собственнику в 13991 руб. Но смета была предоставлена в более поздний период в 1830 г., когда купец ходатайствовал об использовании постройки в качестве залога.

Таблица 1 – **Смета на строительство каменного дома купца Дранишникова в Тобольске [1, Ф. 8, Оп. 1, Д. 210, Л. 21-29].**

Название строительного материала или выполненные работы	Число материалов	Цена доставки	Общая цена
Место под дом	–	–	1200
Под фундамент дома за рытье земли заплачено (куб саженей)	22	4-00	88-00
Бревен на сваи	220	0-50	110-00
На лежни брусьев	20	2-00	40-00
За работу	–	–	25-00
За положение в доме кирпича	7000	–	140-00
Извести на заливку фундамента (пуд)	1000	–	200-00
Песку (куб саж)	1		12-00
За выбутку фундамента заплачено			100-00
Кирпича на стены (пуд)	18000	20	3600-00
Извести (куб саж)	18000	20	3600-00
Песку (саж)	18	12	216-00
За работу каменщикам	–	–	1260-00
Железных заслонок, медных задвижек к окнам и дверям, дужников медных, медных замков, одна железная дверь и пр.	–	–	600-00
Железа на связи, болты, хомуты, скобы, петли и пр. (пуд)	200	8	1600-00
Листового железа на кровлю (пуд)	120	10	1200-00
Всего	–	–	13991-00

В среднем строительство двухэтажных домов с внутренней отделкой затягивалось до четырех лет, так как купцы нередко уезжали в отлучку или не имели средств для продолжения работ. Так, основными строительными материалами были кирпич, песок, известь, балки для перекрытий и стропил, плахи для пола, тес для крыши, кровельное железо и различные изделия из металла и т.д. Большинство строительных материалов, как правило, приобретались в Тобольской или соседних губерниях, но затраты по их транспортировке были существенны, поэтому купцы привозили их вместе с другим товаром. В среднем на строительные материалы от общей стоимости тратилось от 80% (данные по дому купца Дранишникова) до 87% (по дому М.А. Селиванова). При этом смета на дом купца Тренина на сумму 13991 руб. превышала объявленный капитал для записи в гильдию на 120%.

С конца XVIII в. появляются тенденции к обустройству не только жилого дома, но и городской усадьбы с большим числом построек. Наблюдалось формирование состава усадьбы, которая предназначенная не только для семейной, но и деловой жизни купца. Конечно, основная функция усадьбы – это обслуживание семейно-хозяйственных нужд. Но увеличение площади купеческой усадьбы способствовала появлению и новых функций.

Безусловно, размеры купеческой усадьбы зависели от материальных возможностей купеческой семьи, а также и целей строительства. Так, на площади 520 кв. саженей усадьбы тобольского купца П. Сумкина разместили жилой дом, большой сарай с погребом, завозню и огород. По утвержденному плану усадьба купца Д. Постникова имела форму прямоугольника, где располагалось четыре постройки: жилой дом, амбар, хозяйственное помещение и флигель [1, Ф. 341, Оп. 1, Д. 234, Л. 154-156]. На подворье купца А. Дранишникова находились: каменный дом, деревянный рундук, подвалы и хозяйственные постройки.

Нередко в составе купеческой усадьбы помимо жилого дома и хозяйственных построек размещалось промышленное производство, что было удобно для организации контроля над технологическим процессом. Купеческая усадьба С. Ершова состояла из большого и малого дворов. В малом дворе были возведены двухэтажный дом, большой сарай с погребом, казенка с дверьми, амбар; в большом дворе – 2 завозни, конюшня, белая баня, белая сушильня, 2 погреба, особый двухэтажный флигель с 24 оконцами, на заднем дворе – еще два огорода обнесенные тыном. На соседнем участке расположено еще две купеческих кожевни [1, Ф. 12, Оп. 1, Д. 1, Л. 1-7об.]. После пожара купец С. Ершов первым поставил на своем участке «домовое жилое, нежилое и кожевенный завод» [1, Ф. 341 Оп. 1, Д. 11, Л. 23-24]. В состав

купеческой усадьбы Сыромяникова входили: деревянный дом, флигель, сараи, амбары, два погреба, кожевенный завод, три завозни и огород [1, Ф. 341, Оп. 1, Д. 234, Л. 77]. На плане усадьбы купца Нечаевского, составленного после пожара, были определены места для размещения салотопни, кладового амбара, жилого помещения и хозяйственных построек. Так как для купца было главным восстановление разрушенного предприятия, поэтому производственные помещения на плане занимали площадь больше чем жилые и хозяйственные постройки. Но купеческий дом размещался в правом нижнем углу плана с выходом на улицу, а производственные помещения с улицы не были видны.

В состав купеческой усадьбы традиционно включались жилой дом (или несколько домов), хозяйственные постройки для хранения различных необходимых вещей в обиходе, завозня (каретный сарай), конюшня, огород и предприятия в основном обрабатывающей промышленности. На состав усадьбы влияло значение города в деловом мире и климатические условия. Так, усадьбы купцов в северных городах Тобольской губернии имели свои особенности. По воспоминаниям А. Эрмана, в Березове «бревенчатые жилища построены со тщанием из прекрасного строевого леса, большой частью снабжены высокими крыльцами и дощатыми стенами и соединены с низкими банями и сараями как бы в одно надворное строение» [6, С. 222]. Подворья зажиточных горожан (в том числе купцов) были покрыты одной крышей, так как зимы здесь долгие и снежные. Дома в основном деревянные и одноэтажные, напоминали крестьянские избы, а не городские здания.

В целом наблюдалось выделение нескольких типов купеческих усадеб по уровню их престижности: каменные, деревянные, доходные и респектабельные. Эта градация домов связана напрямую с увеличением функций домовых строений. Купеческая усадьба выполняла несколько функций: первая – служила жильем купца и его семьи, вторая – приносила доход, третья – являлась показателем благосостояния и т.п. Но структура купеческой усадьбы Тобольской губернии отражала тенденции строительства присущие представителям мещанства, крестьянства, инородцев. Так, в составе усадьбы обязательными объектами из крестьянской среды становились конюшня и огород; элементом мещанских традиций являлось наличие погребов, больших хозяйственных помещений для хранения продуктовых запасов. По местной традиции все помещения на Тобольском Севере для удобства находились под одной крышей и размещались недалеко друг от друга.

Вторым направлением в строительстве являлось возведение производственных помещений для предприятий, как правило,

обрабатывающей промышленности (табл. 2). По данным источников, в Тобольской губернии сложилось три типа купеческих промышленных предприятий:

1. Это бывшие ремесленные мастерские: прядильни, кузнецы, чарошня, шапошня, мастерские по выделке оленьих и лосинных шкур. Эти предприятия могли выполнять роль как самостоятельного занятия, так и быть дополнением к другому производству купца – кожевенному.

2. Ко второму типу относились кожевни с разным объемом выпускаемой продукции.

3. Третий тип крупные промышленные производства – бумажные, стекольные фабрики [4].

Таблица 2 – **Количество промышленных предприятий купечества городов Тобольской губернии на начало XIX в.**

Промышленные предприятия	Города								
	Ишим	Курган	Омск	Тара	Тобольск	Туринск	Тюмень	Ялуторовск	всего
Бумажное					2				2
Стекольное					2				2
Кожевенное	2	2	12	7	15	1	41	3	81
Салотопенное					3	2	2	3	16
Мыловаренное			2	1	4		3		10
Свечное			1	1	1	1	1		4
Кирпичное		1			1				2
Прядильное					1				1
Итого	2	3	15	9	29	4	47	6	118

На протяжении последней четверти XVIII – первой четверти XIX вв. купечество Тобольской губернии владело различными промышленными предприятиями, которые размещались как внутри города, так и за его пределами. Большинство обрабатывающих предприятий (кожевни, салотопни, мыловарни) входили в состав купеческой усадьбы. Такое расположение позволяло держать под контролем весь производственный процесс и втягивало членов семьи в деятельность. Но сложность в принятии решения о строительстве предприятий на городской территории вынуждала купцов возводить «незаконные», например, кожевенные заведения.

По данным источников, в Тобольской губернии с 1784 г. в соответствии с утвержденными городскими планами все производственные помещения должны были выноситься за пределы

городов в отведенных местах. Для предприятий обрабатывающей промышленности выделялось место «в нарочном расстоянии от жилого размещать кожевенные и прочие заводы... по течению реки ниже города» [1, Ф. 329, Оп. 3, Д. 45, Л. 6-6об.]. Основной причиной становились несоблюдение правил пожарной безопасности, а также загрязнение водоемов вредными сбросами. Правление Тобольского наместничества в 1789 г. потребовало собрать сведения о всех нарушениях в городах. По данным А.В. Алябьева, в Тобольске были построены предприятия, «которые иметь в городе законом запрещено» [1, Ф. 341, Оп. 1, Д. 74]. Наиболее крупными кожевнями владели купцы С. Ершов, С. Мамеев, купеческая вдова Е. Сыромятникова, которые регулярно получали предписание о переносе или сносе предприятия [1, Ф. 369, Оп. 1, Д. 74, Л. 28-28об.]. В 1809 г. тобольским купцам в Подчувашской слободе принадлежало 15 кожевен, многие из которых не имели разрешения на деятельность [1, Ф. 329, Оп. 13, Д. 428, Л. 69; Ф. 369, Оп. 1, Д. 11, Л. 2-2об.].

Тобольским купцам Ершовым в указанный период принадлежало 4 кожевенных предприятия, построенных хозяйственным способом. В 1788 г. после пожара С. Ершов ходатайствовал о разрешении нового строительства вместо сгоревших зданий [1, Ф. 341, Оп. 1, Д. 74, Л. 29]. В следующем году правление Тобольского наместничества выделило купцу участок размером 40 на 50 саженей на берегу Иртыша на расстоянии 200 саженей от ближайших крупных зданий в Подчувашской слободе. Отметим, что местная администрация фактически увеличила собственный участок купца за счет присоединения пустующей земли. По плану архитектора Гучева, здесь продолжалось размещение двух жилых домов, хозяйственных построек и двух производственных корпусов кожевни [1, Ф. 369, Оп. 1, Д. 11, Л. 23-24об.]. В качестве приложения к плану застройки купец получил и рисунки одноэтажных типовых фасадов домового и производственного строений, выполненных в одном стиле. Кожевенное предприятие общей площадью 36 х 14 саженей размещалось на заднем дворе усадьбы «да бы не мешало жилому» [1, Ф. 12, Оп. 1, Д. 1, Л. 7-7об.; Ф. 369, Оп. 1, Д. 11, Л. 28об.-29]. Основной корпус предприятия должен был представлять собой прямоугольник с 11 окнами для достаточного освещения в рабочий период.

Но согласование документации растянулось на три года, поэтому купец в нарушение всех будущих решений начал самостоятельное строительство. Поэтому в целом план и реальные постройки на данном участке отличались. На участке был построен большой деревянный дом для семейства, но процесс строительства растянулся на несколько лет. Что касается кожевенного

предприятия, то в описи имущества упоминается два корпуса со складскими помещениями. Так, первый «завод кожевенный, при нем изба, состоящая из двух покоев, из коих одна горница с четырьмя окна, с оконницами стеклянными ставник одинаковые на крюках с болтами железными, двое дверей на крюках железных, в покоях две печи...» [1, Ф. 369, Оп. 1, Д. 11, Л. 23-24]. Другой – кожевня, которая «имеет двое дверей на крюках, в оной пять окон на крюках железных, две печи с вешками чугунными, два амбара недостроенных, погреб при нем дверь, баня белая...» [1, Ф. 12, Оп. 1, Д. 1, Л. 3].

В 1806 г. Я.П. Ершовым построил предприятие «... собственным моем приобретением соответственного звания моему состоянию усовершенствования производил по мере прибытков» [1, Ф. 1, Оп. 1, Д. 225, Л. 29; Ф. 12, Оп. 1, Д. 1, Л. 30]. Местная администрация не давала разрешение, о чем указано в статистической документации города. Кожевня Я. Ершова стала самым большим предприятием семейства. Так, из 684 кв. саженей купеческой усадьбы на производственные корпуса приходилось 260 кв. саженей или 38%. На заднем дворе располагалось несколько корпусов, размеры корпуса под толчеями имели площадь 14 на 5 саженей, второй корпус для сушильни – 19 на 10 саженей. Оба помещения были деревянными с двумя отдельными входами в разные отделения. В сушильне было возведено четыре больших печи для соблюдения производственного процесса.

В конце XVIII в. в Тюмени, которая получила статус ремесленно-промышленного центра Тобольской губернии, было принято решение о переносе купеческих кожевенных заведений в выделенное место. Если в Тобольске для этого предназначалась часть Подчувашской слободы, то в Тюмени – это Тырновка. Но для купечества это стало большой проблемой, решение которой растянулось не десятилетия. Местные органы власти периодически составили списки предприятий, предназначенных для переноса. В 1820 г. начался очередной этап подобной борьбы, в ходе которой обнаружилось на левом берегу Туры в Нижнем посаде 11 купеческих предприятий, в Тырновке – еще 6. Отметим, что эти предприятия принадлежали ведущим купеческим фамилиям Тюмени: Барашковым, Башариным, Прасоловым, Сорокиным, Аласиным, Пеньевским и Проскуряковым.

Составление очередной ведомости о переносе отражало причины противостояния купечества. Прежде всего по многим стоимостным показателям мнение владельца и оценщиков не совпадали (табл. 3).

Одна из проблем состояла в том, что в соответствии с законодательством – при строительстве кожевни с разрешения мест-

Таблица 3 – **Сведения об оценке кожевенных предприятий тюменских купцов со слов владельца и общественных оценщиков на 1820 г.**

Владелец	Стоимость кожевни		Стоимость переноса	
	Владелец	Оценщик	Владелец	Оценщик
Е.В. Барашков	2000 руб.	200 руб., с оборудованием 700 руб.	1500 руб.	700 руб.
Е.В. Барашков	2500 руб.	2000 руб.	2000 руб.	1100 руб.
И.В. Барашков	6000 руб.	300 руб., с оборудованием 3000 руб.	4000 руб.	35000 руб.
И.В. Барашков	данные отсутствуют			
М.С. Пеньевский	6000 руб.	2000 руб., на слом 400 руб.	3000 руб.	1500 руб.
М.С. Пеньевский	4000 руб.	1000 руб., на слом 200 руб.	3000 руб.	1000 руб.
С.С. Прасолов	2500 руб.	1000 руб., на слом 200 руб.	1500 руб.	1500 руб.
С.С. Прасолов	3500 руб.	2000 руб., на слом 200 руб.	1500 руб.	1000 руб.
В.И. Проскуряков	2000 руб.	2000 руб., на слом 300 руб.	3000 руб.	2500 руб.
В.И. Проскуряков	данные отсутствуют			
В.О. Сорокин	2500 руб.	1500 руб., на слом 500 руб.	2500 руб.	1000 руб.
М.О. Сорокин	2500 руб.	2000 руб., на слом 500 руб.	2500 руб.	1500 руб.
И.С. Праслов	3000 руб.	1000 руб., на слом 300 руб.	2000 руб.	1000 руб.
А.И. Аласин	2000 руб.	1000 руб., на слом 100 руб.	3500 руб.	2000 руб.
А.И. Аласин	1500 руб.	1200 руб., на слом 300 руб.	1500 руб.	1000 руб.
В.П. Башарин	3500 руб.	3500 руб.	2000 руб.	1500 руб.
В.П. Башарин	2000 руб.	1000 руб., на слом 500 руб.	4000 руб.	1500 руб.

ной администрации и уплаты всех сборов в казну города – купцу должна была быть оказана материальная помощь во время переноса: на слом и возведение новой на отведенном месте. При этом оценки обеих сторон порой сильно отличались из-за того, что купец учитывал все вложения в строительство и приобретение оборудования без учета амортизации. Для оценщиков было важно текущее состояние предприятия и возможности быстрого его возведения на новом месте. Для владельцев перенос был связан с дополнительными затратами, остановкой производства, если только не построить новое предприятие и приобрести новое оборудование за счет средств казны или города. При этом купцы именно в этом направлении вели переговоры: сначала они строят на новом месте предприятия, а затем разбирают имеющиеся, чтобы не останавливать процесс производства и не терять прибыль.

Именно материальный вопрос был сдерживающим, так как на слом и перенос надо было выделить 25200 (5400 руб. на слом,

20800 руб. на строительство), но хозяева просили на строительство 36 тысяч руб. При этом купцы отмечали, что даже при строительстве хозяйственным способом часть строительного материала и оборудования со старого предприятия из-за ветхости не могла быть использована. В отношении двух кожевен было принято решение обеими сторонами, что перенос из-за ветхости невозможен и соответственно власти сразу же отказались вести переговоры о выделении средств на новые предприятия.

При этом указанные выше купеческие предприятия были все возведены хозяйственным способом. По законодательству необходимо было сначала получить разрешение на строительство, но из 16 тюменских кожевен только 10 имели согласие от городских властей. Е.В. Барашков по поводу первого предприятия отметил, что не помнит о существовании разрешения «из-за давности лет», по поводу второго – указал, что кожевня строилась как людская.

Площадь производственного корпуса зависела от многих факторов: общей площади земельного участка, материальных возможностей купца и т.д.

На наш взгляд, выделятся три группы купцов, связанных с промышленным производством:

1. Купцы, выходцы из ремесленников; для них промышленность становилась основным занятием;

2. Купцы, занимающиеся торговлей со Степью, где приобретали скот и сырые кожи. Даже первичная обработка последних повышала их начальную стоимость;

3. Купцы, вкладывающие свободные средства в промышленное производство с целью их сохранения. Эта группа купцов в последующий период стала источником для формирования сибирской буржуазии.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

1. Государственный архив в г. Тобольске.
2. Голодников К.М. Тобольск и его окрестности: Исторический очерк. Тобольск, 1887. 139 с.
3. Живописная Россия. Т. 11. М.; СПб., 1884. 379 с.
4. Копылов Д.И. Обрабатывающая промышленность Западной Сибири XVIII – первой половины XIX вв. Свердловск, 1973. 264 с.
5. Кочедамов В.И. Тобольск. Тюмень: Тюменское книжное издательство, 1963. 156 с.
6. Линк В.И. Пребывание доктора Эрмана в Березове // Журнал Министерства Внутренних Дел. 1834. № 12. С. 215-268.
7. Панов П.И. Столетний юбилей Тобольской гимназии. Тобольск: Типография Тобольского губернского правления, 1889. 57 с.

* * * * *

УДК 69+72.035.2
ББК 63.3(2)521:38

Михайленко Татьяна Георгиевна
кандидат исторических наук, доцент,
Курский государственный университет, г. Курск, mihailenko62@mail.ru

СТРОИТЕЛЬСТВО КАЗЁННЫХ ЗДАНИЙ В РОССИИ ПЕРВОЙ ПОЛОВИНЫ XIX ВЕКА

Казённые здания в городах Российской империи возводились по заказу и под непосредственным контролем властей. Применение типовых проектов и участие в их разработке столичных специалистов, архитекторов и строителей, позволило возводить данные постройки с высоким качеством, которое поддерживалось в процессе эксплуатации постоянным контролем со стороны чиновников министерства внутренних дел, губернского правления и полицейских. К концу первой половины XIX века строительство осуществлялось двумя способами: хозяйственным и подрядным.

Ключевые слова: казённые здания, типовые проекты, строительство, ремонт, хозяйственный и подрядный способы строительства.

Tatyana G. Mikhailenko
candidate of historical sciences, associate professor,
Kursk State University, Kursk, mihailenko62@mail.ru

THE CONSTRUCTION OF STATE BUILDINGS IN RUSSIA IN THE FIRST HALF OF THE NINETEENTH CENTURY

State buildings were built in the cities of the Russian Empire by the order and under the direct control of the authorities. There were built these buildings with high quality, because there were the application of the model projectsand participation of specialists, architects and builders, in the development of the buildings. There was the constant control on the part of officials of the Ministry of internal Affairs, of the provincial government and police in the process of the exploitation. By the end of first half of XIXth century the construction was carried out in two methods: of state and contract.

Key words: state buildings, model projects, building, repair, state and Contracting methods of construction.

Основной регулирующей силой в планировании и организации застройки России XIX века являлось абсолютистское государство, заинтересованное в развитии административных центров губерний. Вопросы застройки городов решались с помощью планирования на основе регулярной сетки кварталов и строгого строительного законодательства. Все здания провинциального города можно было подразделить на две неравномерные категории: казённые, возводимые по инициативе и при участии властей, в процессе эксплуатации за состоянием которых надзирали чиновники, и частные строения горожан. Количество казённых зданий было значительно меньше, чем частных.

Первые типовые проекты казённых строений появились уже в эпоху Екатерины II. Это, например, проекты соляных магазинов [1, Ф. 248, Оп. 160, Д. 971, Д. 972], присутственных мест для уездных городов [1, Ф. 248, Оп. 160, Д. 910]. Казёнными постройками интересовались высшие государственные власти. Об этом говорят, например, такие данные: в указе сената от 29 ноября 1796 г. № 7045, изданном при Павле I, была подчёркнута необходимость сбора сведений о казённых строениях, «какие где назначены, сколько на оные определено сумм и как сии суммы отпускаются, которые из тех строений начаты и как далеко доведены» [2, Ф. 26, Оп. 1, Д. 225, Л. 405], а по высочайшему манифесту от 8 сентября 1802 г. «все казённые строения представлены непосредственному распоряжению внутреннего министерства» [2, Ф. 1, Оп. 1, Д. 9200, Л. 81-84].

Имеются сведения, что немного позднее влияние губернских властей на возведение казённых построек значительно возросло. Так, в докладе министра финансов графа Васильева императору Александру I от 18 апреля 1805 г. говорится о том, что вся строительная часть была переведена в ведомство губернаторов, а строительные экспедиции при казённых палатах – в губернские правления. Торги, подряды и контракты по строительной части производились в Казённой палате в присутствие гражданского губернатора. В губернском правлении имелись архитекторы, землемеры и другие специалисты. Об этом можно узнать из письма от 12 ноября 1803 г. министра финансов графа Алексея Васильева курскому губернатору Павлу Ивановичу Протасову, где говорится: «Начальники губерний и губернские правления, состоящие под непосредственным начальством министерства внутренних дел, имеют в ведении своём архитекторов, механиков, городничих и земских исправников, которые могут производить под наблюдением своим все типовые строения и починки, да и самоё смотрение за исправностью тех строений. А вследствие того возложить всё оное на попечение господ губернаторов» [2, Ф. 1, Оп. 1, Д. 9200, Л. 44].

Губернаторам выдавалась 1000 рублей на починки. В использовании этой суммы по истечении года они давали отчёт казённой палате.

Порядок ведения строительных дел был следующим [2, Ф. 1, Оп. 1, Д. 9200, Л. 272]:

1. Губернское начальство сообщало министерству о необходимости постройки или ремонта здания, предоставляло планы и сметы.

2. Вторая экспедиция МВД сверяла эти документы «с общими образцовыми планами, высочайше утверждёнными». Руководил этим процессом академик Захаров. По его замечаниям делались нужные перемены и исправления.

3. Производство строений на местах возлагалось на попечение губернаторов. В процессе возведения зданий из министерства посылались «нарочные инспекторы», которые «могли судить о прочности зданий, материалах и ценах».

По предложению министра внутренних дел Виктора Павловича Кочубея, при МВД был создан строительный комитет. Указ сената о его учреждении вышел 18 ноября 1806 г. В строительный комитет входили 4 специалиста «с особенными знаниями в архитектуре». Комитет составлял замечания по планам и сметам казённых строений, которые утверждались с одобрения министра внутренних дел. Один или два члена комитета осматривали казённые строения на месте, делали, где нужно, местным архитекторам наставления. Если строение было особенно ответственным, то в строительный комитет приглашались известные своими знаниями архитекторы. Планы зданий могли рассматриваться и в академии художеств. Первыми членами строительного комитета по предложению В.П. Кочубея стали отставной майор артиллерии Експар и архитектор Русско [2, Ф. 1, Оп. 1, Д. 9200, Л. 273].

Кадров квалифицированных архитекторов и строителей не хватало. Предъявляя к застройщикам определённый комплекс требований, государство не могло обеспечить каждого из них индивидуальным проектом и дешёвым кирпичом для строительства. Единственным средством осуществить регулярную застройку было создание системы «образцового» [3] или «типового» проектирования, как его сейчас называют. Невозможность создания индивидуальных проектов зданий объяснялась объективными причинами: нехваткой денежных средств и строительных материалов, архитекторов и ремесленников строительного профиля в России. Типовое строительство было более дёшево и доступно.

Для казённых построек полагались типовые проекты. Подтверждением этого, например, служит письмо В.П. Кочубея кур-

скому губернатору Павлу Ивановичу Протасову от 22 декабря 1803 г., в котором министр рассуждает о постройке типовых конюшен для кавалерийских полков: «По различию местных удобностей в материалах планы сии суть четырёх родов: 1. построение конюшен каменных; 2. деревянных тёсаных; 3. деревянных бревенчатых, 4. плетёных или мазанок» [2, Ф. 1, Оп. 1, Д. 9199, Л. 9].

Местные условия (рельеф, особенности климата, вид грунта и т.д.) также влияли на казённое строительство. Об этом можно узнать, например, из письма П.И. Протасову графа А. Васильева от 30 декабря 1803 г., где написано, что типовые винные и соляные магазины должны были строиться в соответствии с местными условиями [2, Ф. 1, Оп. 1, Д. 9199, Л. 25, 26].

В губернию посылались планы и сметы строительства, а губернатор выбирал, по каким именно планам, какого размера и где именно должно возводиться казённое строение. Чертежи казённых зданий присылались непосредственно губернаторам. В начале XIX в. были изданы серии образцовых фасадов почтовых станций (1819 г.), церквей (1824 г.), тюремных зданий и присутственных мест (1828 г.) [4]. Даже для ворот и заборов должны были применяться типовые, «высочайше утверждённые» фасады. Об этом говорится в циркуляре министерства полиции от 6 июля 1811 г., № 787 [2, Ф. 1, Оп. 1, Д. 9246, Л. 361].

Плановость в градостроительной политике неоднократно подтверждалась указами сената. Например, в указе от 15 мая 1810 г. за № 11064, направленном курскому губернатору князю Прозоровскому написано: «Всем начальникам губерний и губернских правлений подтвердить, дабы ни под каким видом не позволяли производить строение не по плану; и буде где оные после утверждённых планов дозволены и существуют, таковых перенесение на места исполнить на счёт позволивших, со взиманием с них понесённых хозяевами убытков» [2, Ф. 1, Оп. 1, Д. 9240, Л. 451].

17 августа 1810 г. государственные дела были разделены по министерствам. Часть строительная, «со всеми её принадлежностями и со строительным комитетом» относилась ко 2 экспедиции министерства внутренних дел. В обязанность чиновников входило составление планов губернских и уездных городов, «снабжение для частных построений планами и фасадами» [5], «постройки и поправки разных казённых зданий, гостиных дворов, монументов и проч.» [2, Ф. 1, Оп. 1, Д. 9226, Л. 459], составление образцовых планов частным строениям, составление смет в строительном комитете, назначение архитекторов.

На ремонт казённых строений министерством внутренних дел ежегодно выдавались суммы. Строительный комитет опреде-

лял, какую ремонтную сумму следует выделить в зависимости, говоря современным языком, от капитальности и долговечности здания. Так, «на строение каменное железом крытое» выделялась шестидесятая, «на строение деревянное с каменным фундаментом из нежжёного кирпича, и на строение вовсе деревянное с деревянною крышею» выделялась двадцатая, «на строение из нежжёного кирпича и деревянное без каменного фундамента с соломенною крышею» двенадцатая часть общей стоимости здания [2, Ф. 1, Оп. 1, Д. 9227, Л. 224]. Из этой ремонтной суммы на мелкие починки строения в течении первых пяти лет «может быть употреблена третья часть», а по прошествии пяти лет – половина. Здания, существующие более 20 лет, освидетельствовались губернским архитектором и другими чиновниками, «по строительной части сведущими». Ежегодно в сентябре губернатору представлялся отчёт о состоянии казённых зданий. Представления строительного комитета министру внутренних дел согласовывались с губернатором.

С 30 января 1811 г. министром внутренних дел был назначен Осип Козодавлев, а министром полиции А. Балашов. Министерства, вверенные их руководству, тщательно собирали информацию о казённых зданиях губерний. Об этом свидетельствует, например, перечень строительных документов, которые должны были предоставить курские власти согласно циркуляру министерства полиции от 5 марта 1811 г. № 34 «О доставлении сведений и планов, нужных комитету по приказам общественного призрения» [2, Ф. 1, Оп. 1, Д. 9241, Л. 247]. Это: общие планы заведений с топографическим и историческим описанием, планы каждого этажа заведений с описанием интерьера, фасады с разных сторон, разрезы продольные и поперечные, генеральные планы расположения зданий в различных городах губернии. Комитет, учреждённый для рассмотрения состояния приказов общественного призрения, занимался составлением атласа по строительной части. Наличие такого документа позволяло иметь полную информацию о строениях приказа по всей стране. Градостроительная политика Российского государства ставила своими целями учёт и контроль всех зданий, и казённых, и частных, во всех городах.

Контроль за состоянием строений, за общей благоустроенностью города, а также и забота об отсутствии пустырей были обязанностями полиции [6]. О том, насколько тесно и неразрывно были связаны полиция как государственная структура и город как государственная территориальная единица, можно судить по циркуляру министерства полиции от 29 октября 1811 г. за № 1035 «О доставлении сведений касательно городской по-

лиции» [2, Ф. 1, Оп. 1, Д. 9246, Л. 632]. Он содержит вопросы, на которые должен был ответить каждый губернатор России. Например: «Как велико пространство земли в каждом городе, кроме выгона городского, в квадратных саженях?» и «На сколько частей и кварталов разделяется каждый город?».

Требованиям противопожарной безопасности и долговечности зданий лучше всего удовлетворяла каменная застройка [7], но для неё не хватало кирпича, который был не по средствам большей части застройщиков. Иногда из-за отсутствия средств в стране возведение новых каменных зданий было возможно только в губернских городах. Об этом говорится в циркуляре «О новых по строительной части распоряжениях» [2, Ф. 1, Оп. 1, Д. 9240, Л. 332] министерства внутренних дел от 24 марта 1810 г. за № 873: «Доколе положение государственных дел не получит лучшей возможности, новые каменные строения производить только в одних городах губернских, а в уездных строить временные на каменных фундаментах деревянные, или мазанки, по обычаю полуденного края, которые по практическому опыту при хорошем устройстве и хозяйственном надзоре от 15 до 20 лет простоять могут».

Ближе к середине XIX в. возведение казённых зданий производилось за счёт городских доходов, земских сборов и денег приказов общественного призрения. Строительство осуществлялось двумя способами [8]:

– хозяйственным, т.е. под руководством государственных структур, строго следуя составленной смете;

– посредством подрядов частных лиц.

К хозяйственному способу, как подчёркивалось в письме министра внутренних дел курскому губернатору от 23 апреля 1843 г. [2, Ф. 1, Оп. 1, Д. 9366, Л. 186], следовало «приступать только в крайних случаях, когда после неоднократных вызовов никто из подрядчиков не явится, или когда на торгах состоится цена невыгодная, или, наконец, когда производство работ не терпит не малейшего отлагательства».

О том, как строились казённые здания, можно получить информацию из циркуляра МВД губернатору № 2157 от 7 мая 1843 г. «О помещениях присутственных мест, тюрем и других учреждений министерства внутренних дел» [2, Ф. 1, Оп. 1, Д. 9366, Л. 211-213]. В этом документе объяснено, почему подрядный способ строительства предпочтительнее хозяйственного. Дело в том, что частные лица имели возможность строить и ремонтировать здания с гораздо меньшими издержками, чем казённые подразделения. Впоследствии дома отдавались в наём правительству за более выгодную, по сравнению с расходами,

плату. Правительство при этом не платило процентов «на капитал, для возведения зданий употреблённый» и сумм на содержание здания. Процесс передачи подрядов на строительство частникам был определён в разработанном комитетом министров и высочайше утверждённом положении от 20 апреля 1843 г. [2, Ф. 1, Оп. 1, Д. 9366, Л. 211-213]. В нём объяснено, что для строительства присутственных мест, тюрем и других зданий, относящихся к министерству внутренних дел, местные начальники должны были приглашать частных лиц посредством объявления через полицию и публичного вызова через Губернские ведомости. Помещения должны были строиться по планам, рассмотренным и одобренным главным управлением путей сообщений и публичных зданий, и потом сдаваться в наём правительству за умеренную плату.

Для того чтобы строительство подрядным методом было выгодно и частным лицам, и государству, казна которого при этом «ограждалась бы от затруднений и убытков», комитет министров направил губернатору следующие рекомендации:

1. Частным лицам следовало безвозмездно предоставить там, где это возможно, пустые места в удобных пунктах, принадлежащих казне или городу;

2. Государство должно было оказывать в случае надобности денежное пособие либо под залог «самого здания, когда оно будет возведено вчерне», либо под другое обеспечение;

3. «Изъявивший желание принять на себя постройку должен в точности следовать плану и фасаду, рассмотренным и одобренным главным управлением путей сообщения и публичных зданий, не дозволяя себе в особенности изменять назначенного на плане внутреннего расположения помещений»;

4. Если желающих взять на себя постройку было несколько, то между ними следовало произвести торги и выбрать того, кто построит за меньшую плату;

5. Наём зданий у частных лиц властными структурами следовало производить «на продолжительное время от 12 до 24 лет и более» для того, чтобы обеспечить доход хозяину строения и не часто перемещать учреждения из одного здания в другое;

6. «Все хозяйственные распоряжения и самоё производство работ по постройке предоставлять в полную волю хозяина нанимаемого строения, от коего будет зависеть и избрание архитектора».

Построенное здание принимала в эксплуатацию губернская строительная комиссия, которая свидетельствовала, «что оно возведено согласно с утверждённым правительством планам». Правительство могло прекратить действие наёмного контракта,

если хозяин дома был на то согласен, или занять здание другим учреждением. По истечение срока найма могло быть составлено другое соглашение не менее, «как за три года вперёд», чтобы и хозяин, и власти могли заблаговременно сделать распоряжения, если наём не состоялся. Ремонт за всё время найма делался за счёт хозяина дома. Но «всякие переделки, не согласные с первоначальным планом», производились за особую плату по соглашению с властями. Все условия на постройки и наём зданий заключались «не иначе, как с разрешения министра внутренних дел». Капитальные исправления присутственных мест и тюрем должны были производиться за счёт особых сборов с обывателей согласно положению комитета министров, высочайше утверждённого 28 ноября 1839 г. [2, Ф. 1, Оп. 1, Д. 9366, Л. 245].

Централизация в строительном деле, планировке и благоустройстве города была такова, что министр внутренних дел вступал в переписку с губернатором по очень большому кругу достаточно мелких вопросов, которые вполне могли решаться местными властями. Об этом свидетельствует ряд примеров из истории строительства в Курской губернии. Так, в письме министра внутренних дел курскому губернатору от 13 мая 1843 г. [2, Ф. 1, Оп. 1, Д. 9366, Л. 215] говорится о том, что невозможно «приискать желающих на постройку моста чрез реку Тускарь близ города Курска и на вымощение Ямской плотины», а также и «на устройство деревянного моста чрез ту же реку между г. Курском и Ямской слободой». Министр интересовался и существующими на строительные материалы ценами. Другой пример. 24 февраля 1843 г. министр разрешил отдать «в пользу курской гимназии принадлежащее городу Курску пустопорожее место, находящееся перед главным фасадом гимназического дома» [2, Ф. 1, Оп. 1, Д. 9366, Л. 111].

С 1843 г. контроль над проектированием и строительством осуществляло Главное управление путей сообщения и публичных зданий. Учреждённый при нём Департамент проектов и смет был наделён обязанностью и правом контролировать архитектурное и техническое качество чуть ли не всех крупных проектов. Проектную работу организовало созданное в 1837 г. министерство государственных имуществ. За культовым строительством следил синод [9].

Несмотря на строгую централизацию строительных решений, полное подчинение специалистов, ведающих застройкой, государственным структурам, в середине XIX в. появился весомый признак ослабления единого дисциплинирующего начала, ранее доминирующего в России – подрядный способ строительства. Правительство Российской империи стремилось дать боль-

шую самостоятельность местным губернским властям в решении строительных вопросов. Так, в указе сената от 4 декабря 1851 г. «Об изменении некоторых правил относительно утверждённых планов и фасадов на частные постройки в губернских и уездных городах» [2, Ф. 1, Оп. 1, Д. 9382, Л. 161] утверждение планов и фасадов передавалось в ведение губернаторов, а где их не было – местным губернским строительным и дорожным комиссиям. Начинался переход к новым формам организации строительства, связанный с развитием капитализма в России.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

1. Российский Государственный архив древних актов.
2. Государственный архив Курской области.
3. Михайленко Т.Г. Типовая застройка Курска конца XVIII века // Промышленное и гражданское строительство. 2009. № 5. С. 40-41.
4. Саваренская Т.Ф., Швидковский Д.О., Петров Ф.А. История градостроительного искусства. Поздний феодализм и капитализм. М.: Стройиздат, 1989. С. 161.
5. Полное собрание законов Российской империи. СПб, 1830. Т. XXXI. 1810—1811. С. 523.
6. Михайленко Т.Г. Полицейское регулирование застройки российских поселений в конце XVIII — начале XIX вв. (на примере Курска) // Известия ЮЗГУ. Серия «Техника и технологии». 2012. № 2. Часть 2. С. 104-108.
7. Михайленко Т.Г. Противопожарные меры в городской застройке XVIII—XIX вв. (на примере Курска) // Промышленное и гражданское строительство. 2013. № 3. С. 38-40.
8. Михайленко Т.Г. Организация строительства в России середины XIX века // Курский край: сборник статей. Курск, 2010. № 1-2. С. 32-34.
9. Славина Т.А. Константин Тон. Л.: Стройиздат, 1989. С. 77.

*****

УДК 94(470/571) «18/19»: 338.1
ББК 63.3 (2) 5/6 Я73

Исмаилова Алмаз Мусаевна
кандидат исторических наук, доцент,
Дагестанский государственный университет,
г. Махачкала, almaz.ismailova@mail.ru

ИЗ ИСТОРИИ СТРОИТЕЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ НА ЮЖНОМ КАВКАЗЕ НА РУБЕЖЕ XIX–XX ВЕКОВ

Статья посвящена истории строительной промышленности на Южном Кавказе. В связи со строительством городских постро-

ек и промышленных предприятий во второй половине XIX в. большое внимание уделяется строительной промышленности в данном регионе, также развиваются новые отрасли строительной промышленности.

Ключевые слова: кирпичные заводы, каменоломни, известь, цемент, строительная промышленность, губернии, строительные рабочие.

Almaz M. Ismailova
candidate of historical sciences, associate professor,
Dagestan State University, Makhachkala, almaz.ismailova@mail.ru

FROM THE HISTORY OF THE CONSTRUCTION INDUSTRY IN THE SOUTH CAUCASUS IN THE XIX–XX CENTURIES

The article is devoted to the history of the construction industry in the South Caucasus. In connection with the construction of city buildings and industrial enterprises in the second half of the XIX century, great attention is paid to the construction industry in the region. Develop new sector of the construction industry.

Key words: brick factories, quarries, lime, cement, building industry, province, the construction workers.

В последнее время значительно усилился интерес ученых и общественности к вопросам истории национальных регионов, а также к социально-экономическим и культурным процессам, происходившим на стыке XIX–XX вв. на окраинах Российской империи. Это можно сказать и относительно Южного Кавказа. В конце XIX в. Россия вступила в эпоху империализма. Интенсивное развитие промышленности охватило не только центральные, но и окраинные районы империи, в том числе Южный Кавказ. Здесь возникли крупные промышленные центры – Баку, Тифлис, Кутаиси, Батуми, Эривань, возросло городское население, увеличилась численность рабочего класса.

Кавказский регион представлял важное значение для Российской империи и своим исключительным геостратегическим положением – именно здесь проходили торговые и транспортные пути, соединявшие Европу с Центральной Азией (включая Волжско-Каспийский путь). В Кавказе шел процесс ускоренного, в то же время трудного перехода от феодализма к капитализму, в связи с чем происходили сильные изменения в экономике, культуре и быте народов Кавказа, в их социальном положении.

В последней четверти XIX в. создавались отрасли, связанные со строительной промышленностью. Большое число рабочих было занято в строительстве, в городском хозяйстве. Рост промышленности и строительства в городах в послереформенное время вызывал все возраставший спрос на строительные материалы, в частности, на кирпич и черепицу, кустарное производство которых уже не могло удовлетворить потребности рынка. Следует также отметить рост численности городских построек, промышленных предприятий. Все это вызвало возрастание спроса на кирпич, способствовало развитию кирпичного производства и обусловило увеличение количества рабочих в этой отрасли. Кирпич, цемент, камень и др. стройматериалы нужны были в огромном количестве.

Рабочих кирпичных предприятий в уездах Азербайджана было сравнительно мало. До революции в Гяндже были кирпичные заводы, которые имели также промышленное значение. Изготовленная продукция удовлетворяла спрос не только местного населения, но и отправлялась сельскому населению губернии. Хотя кирпичные предприятия имелись во многих уездах, но они были мелкими с 3–5 рабочими на каждом. Эта отрасль находилась на стадии мелкотоварного производства. В 70–80 гг. XIX в. в Азербайджане были созданы небольшие кирпичные заводы. В середине 70-х годов XIX в. в уездах Азербайджана на названных предприятиях было занято всего 150 рабочих [5, Л. 273]. В 1885 г. русский капиталист А.П. Леман в Северном Азербайджане создал по тем временам самый большой завод «Атлас». Здесь работало 100 человек, где производился огнеупорный кирпич. Фирма «Атлас» производила 2 млн. кирпичей в год. Прибыль от этих заводов достигала более миллиона рублей в год. В 1893 г. в Бакинской губернии было 5 кирпичных заводов [11, С. 67], а в 1899 г. в Бакинской губернии было уже 70 кирпичных заводов [4, С. 75]. К концу 1880-х годов их численность составляла 470 человек. К 1900 году в этой отрасли было занято 972 рабочих.

Таким образом, за четверть века численность рабочих в производстве кирпича увеличилось более чем в 6 раз. Особенно интенсивно возросла численность рабочих в 80-е годы, что было связано с ростом строительных работ по линиям железных дорог, в городах и на рудниках.

Близко к промышленному пролетариату стояли строительные рабочие. Их численность из-за дробности статистических данных не поддается учету. Строительных рабочих в старой литературе к тому же вообще называют часто «ремесленниками», совершенно неправильно подводя под эту категорию и наемных рабочих. По данным Всеобщей переписи населения

1897 г., согласно которым число их в Бакинской губернии составляло 3161 человек, в Елизаветпольской губернии – 1143 чел. При этом 2/3 строительных рабочих Бакинской губернии жили и работали в Баку. Следовательно, по очень приблизительным подсчетам, в уездах Азербайджана число их составляло более 2 тыс. человек.

В начале XX в. в Баку было 16 кирпичных заводов, из них 3 принадлежали русским предпринимателям. В 1912 г. в Азербайджане было 221 кирпичных завода, 200 – в уездах, а 21 – в Баку. Из 170–180 предприятий, действующих в Баку в исследуемый период, только 4-7 являлись крупными. Из всех 1764 рабочих, занятых в промышленности стройматериалов, в 1900–1903 гг. 291 рабочий был занят на 4 крупных предприятиях. Среднегодовой объем производства этих предприятий равнялся 712 тыс. руб. В 1914–1917 гг. на 167 предприятиях 1538 рабочих, это составляло 40% рабочих, занятых на крупных предприятиях.

Во II половине XIX в. в Северном Азербайджане было широко развито производство извести. В 1905 г. в с. Кешла близ Баку был построен первый цементный завод на всем Южном Кавказе. Завод в год давал 7 тыс. т цемента, здесь работало около 200 рабочих. В 1914 г. в Товузе был построен второй цементный завод, который давал в год 13 тыс. т цемента. Из Бакинского порта в 1910 г. было вывезено камня – 38871 пуд., цемента – 71715 пуд., кирпича – 15993 пуд.; в 1911 г.: камня – 53384 пуд., цемента – 85399 пуд., кирпича – 115388 пуд [13, С. 76]. В начале XX в. в строительной промышленности было занято 2086 рабочих с суммой валовой продукции 2900000 руб.

Рост промышленности и строительства в городах в послереформенное время вызывал все возраставший спрос на строительные материалы, в частности, на кирпич и черепицу и в Грузии. Это обстоятельство натолкнуло инженеров Колобова, Готовцева и архитектора Симонсена на мысль создать в Тифлисе «Общество кирпичных производств» [6, Л. 21]. Механическому производству черепицы положил начало Кондуралов, построивший в Тифлисе (1878 г.) первый черепичный завод. Кирпичное и черепичное производство расширилось еще больше в конце XIX и в начале XX вв.

На кирпичных заводах появились формовочные машины и другие механизмы. Таких заводов в одном только Тбилиси было несколько. К концу 90-х гг. в Грузии действовало более сотни лесопильных заводов. Но в большинстве своем это были мелкие предприятия, на каждом из них работало по 10–15 человек, имелся один паровой локомобиль и один или два распилочных

станка. В 1893–1894 гг. в Грузии было – 89 кирпичных заводов, 10 черепичных заводов, с числом рабочих 416.

Во второй половине XIX в. в Тифлисской и Кутаисской губерниях значительно возросло и производство извести. Однако, несмотря на то, что количество рабочих, занятых на известковых заводах и производительность их все время росла, они оставались мелкими.

В этот же период в Тифлисе работали четыре механизированные гранильные и камнетесные фабрики, обрабатывавшие алгетский камень, мрамор, алебастр и другие, подобные им, материалы, добывавшиеся в каменоломнях Тифлисского, Горийского и Борчалинского уездов.

Сильно расширилось вследствие механизации и производство лесоматериалов. Первый лесопильный завод, оборудованный современной техникой, был открыт в Тифлисе в 1872 году. В последующее время были построены другие заводы, в частности, в Горийском и Тианетском уездах Тифлисской губернии (1885–1886 гг.); первый из них находился около железнодорожной станции Гоми, на берегу реки Куры и получал лес путем сплава из лесного хозяйства Боржомского района.

В селении Атени Горийского уезда был построен и второй крупный лесопильный завод. Третий завод большой для того времени мощности, оборудованный 5 котлами и паровой машиной в 40 лошадиных сил, построенный в селении Хандиси, Горийского уезда, производил распилку бревен на железнодорожные шпалы. Крупная лесопильня находилась в Панкисском ущелье Тианетского уезда. В самом Тифлисе было 6 паровых лесопилен, получавших лес с казенных и частных лесных дач Ахалцихского и Горийского уездов.

Быстрый рост лесной промышленности в Грузии виден из того, что число лесопильных заводов в Тифлисской губернии в 1891 году достигло 47. На них было занято в 1891 г. 2694 рабочих, а производительность их в денежном выражении – превысила 327 тысяч рублей [8, С. 90].

Одной из отраслей промышленности строительных материалов являлось фанерное производство, развивавшееся в 1880-х гг. До этого времени выделка фанеры в Грузии не производилась. Фанера ввозилась из стран Западной Европы. Она изготовлялась из лесных материалов, закупавшихся в Закавказье, в частности, в Грузии и продавалась, вследствие непомерных накладных и транспортных расходов, по цене, превышающей в 3–4 раза.

Первая фанерная фабрика, работавшая на нефтяных остатках, была построена в Тифлисе в 1885 г. предпринимателем Егиазаровым. На ней был установлен большой паровой котел.

Сырье для нее доставлялось из различных районов Кавказа. Она выпускала ежегодно 300 тысяч листов фанеры, которая сбывалась на рынках Закавказья, в Одессе и даже в Варшаве. В начале XX в. фанерное производство в Грузии получило дальнейшее развитие.

Статистика первой половины XIX века, несмотря на свою неполноценность, сохранила нам сведения о широком распространении в Грузии мелкого капиталистического производства. В частности, имеются указания о существовании в городах, их окрестностях, а также на селе десятков кирпичных, черепичных, гончарных, известковых, лесопильных, мыловаренных, кожевенных, водочных, маслобойных и красильных предприятий, общее число которых по всей Грузии составляло сотни [12, С. 157]. О характере подобных заведений имеются весьма скудные данные, однако путем изучения тех из них, о которых сохранились более подробные сведения, и проведения аналогии с остальными, все же удается определить их сущность вообще.

Так, например, сравнительно подробные сведения имеются о кирпичных заводах города Кутаиси 50-х годов. По этим данным, на кирпичных заводах, принадлежавших дворянину Пирану Вардаиейшвнли и крестьянину Ивану Гурули, работали по 1 мастеру и по 2 рабочих в каждом; годовая продукция этих заведений в отдельности составляла по 30 тыс. кирпичей, стоимостью в 240 руб. Здесь же были и более крупные предприятия. На заводах дворянина Максима Габаева, священника Ивана Нацвалова и крестьянина Бежана Дадунашвили работали по 2 мастера и по 3–6 рабочих. Продукция этих заводов составляла 100 тыс. кирпичей, стоимостью в 800 руб. на каждом. В документах. («Ведомостях») указано, что мастера и рабочие в этих заведениях был и «вольнонаемными».

О масштабах и динамике развития мелкого капиталистического производства во втором половине XIX в. по некоторым основным отраслям можно судить из следующих данных: кирпично-черепичное производство в 1865–1866 гг. – 209; 1885–1886 гг. – 60; 1900 г. – 300 [3, С. 81].

Лесопильное производство развивалось сравнительно быстро и в Кутаисской губернии. В 1891 г. здесь насчитывалось 14 лесопильных заводов, в 1897 г. – 23, а в 1902 г. – 32, на которых было занято 629 рабочих [9, С. 129]. Каждый лесопильный завод имел котел, 12-ти сильный локомобиль, станок с круглой пилой для распиливания бревен и пилы разных размеров, соответствовавших толщине бревен. На отдельных заводах было установлено по 2–3 и даже больше станков, а в девятисотых годах – появились двигатели внутреннего сгорания.

Однако, несмотря на ежегодный рост лесопильного производства, на заводах Кутаисской губернии дело было поставлено настолько нерационально, что они не могли удовлетворить лесными материалами даже потребности губернии.

В деревообрабатывающей промышленности возникновение крупных лесопильных предприятий с применением паровых двигателей в Тифлисе имело место уже с 70-х годов. Затем были основаны крупные лесопильные заводы около лесных массивов, в районах Восточной Грузии – Земана в селе Атени и Удельного ведомства в селе Гоми (80-е годы), в Западной Грузии — Серебрякова в селе Марани Сенакского уезда и Максимова в селе Адзюбжа в Сухумском округе (90-е годы). В 90-х же годах лесопильный завод удельного ведомства был перенесен в окрестности Боржоми. Лесопильных заводов в 1888 году было 10, число рабочих – 161.

К 1900 гг. в 11 крупнейших лесопильных предприятиях Грузии работало в общей сложности 360 рабочих. Помимо этого, значительное количество рабочих было занято на вырубке леса. Сумма производства этих предприятий превышала 1250 тыс. рублей. Лесным промыслом занимаются главным образом жители Горийского уезда; лиц, занимавшихся этим промыслом, было около 1500 человек. Сплавлено было бревен 4664 плота, на сумму 666700 руб. [10, С. 8].

Сплавлялся лес при следующих условиях: или лица, занимавшиеся этим промыслом, покупали лес у лесовладельцев и, сплавляя его сами, являлись на рынки собственниками сплавленных плотов, или же получали от лесовладельцев условленную плату за доставку каждого бревна или плота в места продажи и здесь сдавали его поверенным лесовладельцам. Лес сплавлялся строевой и дровяной и местами сплава являлись города Гори и Тифлис. Лесной материал использовался при строительстве домов, особенно, в сельской местности.

Из залежей огнеупорной глины эксплуатировались лишь глинокопи около ст. Дзирули Закавказской железной дороги. Добываемая глина поступала на завод «Шроша» при той же станции входящий вместе с Тквибульскими копями в Тквибули-Шрошинский комбинат. Производительность колебалась между 20–25 тыс. кирпичей в месяц. В 1888 г. завершилась механизация завода, что удешевило и увеличило производство [7, С. 229].

Развивалась строительная промышленность также и в Эриванской губернии. В Армении в 1865 г. было 9 кирпичных заводов, 60 рабочих; в 1900 г. – 13 заводов, 73 рабочих; известковых

заводов в 1865 г. – 19, число рабочих – 48; в 1900 г. – 15, число рабочих – 174; каменоломен в 1865 г. – 2 число рабочих – 18; в 1900 г. – 2 каменоломни, число рабочих – 40 [1, С. 451].

В Ереване из производственных предприятий можно назвать несколько заводов кирпича, алебастра и извести. Известковых заводов в 1865 г. – 19, количество рабочих – 48; в 1900 г. – 15, количество рабочих – 174 [2, С. 224]. В 1912 г. упоминаются три завода с 15 рабочими, принадлежащие городскому самоуправлению и систематически отдаваемые на откуп частным предпринимателям. Городскому самоуправлению также принадлежало несколько каменоломен [2, С. 225].

Таким образом, на Южном Кавказе, хотя и медленно, происходило развитие производительных сил, разрушение феодальной хозяйственной замкнутости. Южный Кавказ, хотя и был одной из колониальных окраин Российской империи, однако в отличие от некоторых более отсталых территорий на рубеже XIX–XX столетий обладал капиталистической промышленностью, торговым земледелием, железнодорожным транспортом, всеми видами связи того времени, широкими торговыми связями с Россией и с заграницей. Все это возникало и развивалось в тесной связи с развитием капитализма в России как органическая составная часть всероссийской экономической системы производства. В этом контексте развивалась молодая для того времени отрасль промышленности – строительная.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

1. Адонц М.А. Экономическое развитие Восточной Армении в XIX в. Ереван, 1957.
2. Акопян Т.Х. Очерк истории Еревана. Ереван, 1977.
3. Антелава И.Г., Орджоникидзе Э.А., Хоштариа Э.В. К вопросу о развитии капитализма в сельском хозяйстве и промышленности Грузии. Тбилиси, 1967.
4. Бакинский торгово-промышленный сборник. Баку, 1900.
5. ГИА РФ. Ф. 1263. Оп. 73. Д. 4404.
6. ГИА РФ. Ф. 1268. Оп. 18. Д. 48.
7. Гулишамбаров. Обзор фабрик и заводов за 1888 год. Тифлис, 1889.
8. Кавказский календарь на 1893 г. Тифлис, 1892.
9. Обзор Кутаисской губернии за 1897 г. Кутаиси. 1898.
10. Обзор Тифлисской губернии за 1893—1895 годы. Тифлис, 1896.
11. Свод данных о фабрично-заводской промышленности в России за 1893 г.
12. Хоштариа Э.В. Очерки социально-экономической истории Грузии. Тбилиси, 1974.
13. Шапсович М.С. Весь Кавказ. Баку, 1914.

* * * * *

УДК 902 «18-19»
ББК 63.3(2)5

Щавинская Людмила Борисовна
кандидат исторических наук, доцент,
Томский государственный архитектурно-строительный университет, Томск, kononova@inbox.ru

СТРОИТЕЛЬНАЯ ОТРАСЛЬ И ФОРМИРОВАНИЕ СТРОИТЕЛЬНЫХ КАДРОВ В ТОМСКОЙ ГУБЕРНИИ ВО ВТОРОЙ ПОЛОВИНЕ XIX – НАЧАЛЕ XX ВЕКОВ

Статья описывает исторический процесс формирования строительных кадров в Сибири в период второй половины XIX – начала XX вв. Сибирский регион развивался соответственно экономическим изменениям всей страны. Модернизация, активное хозяйственное освоение Сибири и последовавшие социальные перемены в обществе вызвали бурный рост строительной промышленности, что потребовало огромное количество квалифицированных техников, чертежников, землемеров и гидротехнических работников. Слой средних технических служащих с середины XIX в. и до 1917 г. находился в процессе активного формирования. В этой статье более подробно рассматривается деятельность рабочих и техников, занимавшихся гидротехническими работами в отделе переселенческой организации на примере архивных данных за 1908 год. Подробное изучение архивных материалов позволило выявить новые имена технических специалистов различной квалификации в строительной практике, что помогает определить личностный характер процесса формирования инженерно-строительных кадров Томской губернии.

Ключевые слова: строительная промышленность, освоение Сибири, гидротехнический отдел, служащие переселенческой организации, гидротехник, десятник, мастера строительной отрасли.

Lyudmila B. Shchavinskaya
candidate of historical sciences, associate professor, Tomsk State University of Architecture and Building, Tomsk, kononova@inbox.ru

CONSTRUCTION AND FORMING OF ENGINEERING AND TECHNICAL PERSONAL OF TOMSK PROVINCE IN THE SECOND HALF OF XIX – EARLY XX CENTURY

The article describes the historical process of the formation of construction engineering stuff in Tomsk province in the second half of XIX – early XX century. The Siberian region depended on the economic changes in the whole country which cause rapid growth of civil engineering and due to it, skilled construction personal. Modernization, the active economic development of Siberia and subsequent social changes in society have caused the rapid growth of the construction industry, which required a huge number of skilled technicians, draftsmen, surveyors and hydro workers. In this article the activities of workers and technicians is considered in more details which were engaged in hydraulic works in the department of the resettlement organization on the example of historical data for 1908. A detailed study of archival materials has allowed to reveal the names of the new technicians of various skill in construction practice that helps to identify the personal nature of the process of formation of engineering personnel in Tomsk province.

Key words: construction engineering, foreman, construction technicians, drawing office, builder, development of Siberia, hydraulic works, resettlement organization.

Развитие строительной отрасли Томской губернии в конце XIX – начале XX вв. было обусловлено общими политическими и экономическими процессами, происходившими в государстве в этот период, и являлось результатом усиленного реформирования всей страны во второй половине XIX в. В Сибири в 1861–1890 гг. строительное дело развивалось малыми темпами. Городское население росло медленно, потребность в застройке городов в этот период была незначительна. Прирост городского населения происходил в основном за счет переселения избыточных крестьянских масс из Европейской России. За 1864 г. в 7 городах губернии было разрешено к постройке 80 различных зданий [12, С. 180]. В Томске количество новых жилых построек в этот период составляло в среднем 29 зданий в год. Каменных построек, требующих значительного количества рабочих рук и времени на их возведение было немного. Например, в Томске в 1886 г. они составляли 7,6%, в Барнауле – 2,8%, в Бийске – 0,9% [11, С. 19]. На сельских стройках со строительными работами справлялись самостоятельно. Для сооружения требовалось

минимум квалифицированных рабочих рук и времени. Крестьянин либо собирал «помогу» из родственников, либо односельчане «миром» выполняли все тяжелые работы по постройке избы. Более зажиточные крестьяне прибегали к услугам строителей, но не наемных рабочих, а ремесленников.

Подъем жилищного строительства был вызван началом строительства железной дороги и позже ее эксплуатацией, а также активным переселенческим движением. Если в 1870-х гг. в Томске в течение года появлялось порядка тридцати зданий [9, С. 172], то в 1890-х гг. за строительный период (апрель-октябрь) их возводилось от 200 до 500 в год [10, С. 85].

Формирование технических кадров в строительном производстве Томской губернии связано с модернизацией и последовавшими социальными переменами в российском обществе, а также с хозяйственным освоением Сибирского региона, вызвавшем бурный рост строительной отрасли. Этот процесс неразрывно связан со строительством Сибирской железной дороги. Появляется потребность в строительстве огромного количества сооружений складского назначения, различных заводов, крупных железнодорожных мастерских. К железнодорожным путям подтягивались элеваторы, мельницы, предприятия по сборке сельскохозяйственной техники. Для возведения лесопильных, шпалопропиточных заводов, паровозных депо, мастерских, водозаборных и водоразборных сооружений железной дороги, постройки мостов, транспортных узлов требовалось огромное количество как квалифицированной рабочей силы, так и чернорабочих. Увеличение размеров строительных работ привело к количественному росту строительных рабочих и обострило спрос на профессионально подготовленные инженерно-технические кадры.

Строителей можно подразделить на три уровня: высший – архитекторы и инженеры, окончившие высшее учебное заведение; средний – помощники инженеров различных квалификаций – чертежники, топографы, землемеры, и гидротехники; и низший – мастера и десятники, чьи умения были основаны на практическом освоении строительного мастерства. Техники среднего уровня могут быть поделены на канцелярских служащих и полевых работников.

Независимо от продвижения железной дороги велось активное заселение крестьян с целью освоение земель. Томская губерния являлась одним из центров переселенческого движения конца XIX – начала XX вв. Освоение новых территорий не представляется возможным без строительства промышленных, транспортных и жилых сооружений. В этой статье более подробно рассматривается деятельность рабочих и техников, занимав-

шихся гидротехническими работами в отделе переселенческой организации.

В 1906 г. в связи с государственной программой переселения и обустройства крестьян был организован Томский переселенческий район. В него входил, кроме прочих, дорожно-строительный отдел, который получал от казны деньги в соответствии с заранее представленными сметами и суммами. В обязанности этого отдела входило проведение изыскательных работ в уездах губернии и текущий дорожный ремонт.

В результате изучения дел Томского переселенческого района (Государственный архив Томской области (ГАТО). Ф. 239) и Чертежной Томского Губернского управления (ГАТО. Ф. 144), отражающих деятельность инженеров, техников и подрядчиков по благоустройству переселенческих районов губернии, составлена нижеследующая информация. Гидротехнический отдел Томского Переселенческого района состоял в среднем из 40 технических специалистов: одного инженера (заведующего), 14 старших техников (прорабов) и 25 техников среднего и младшего уровня для организации работ на местах. Источниками пополнения этого корпуса инженерно-технических кадров являлись выпускники уездных, технических и политехнических училищ. А также на должности временных техников студенты Томских университетов с июня по октябрь. Временные техники, как сказано в договоре «Условия приглашения временных техников» поступали в распоряжение старших специалистов, под руководством которых проводили производственные работы или изыскания [6, Л. 8].

Рассмотрим деятельность Гидротехнического отдела на примере данных за 1908 г. Исполняющим обязанности заведующего был В.Д. Богословский, руководящий переселенческими гидротехническими работами в губернии. Старшими техниками, являвшимися помощниками инженера, были А.Ф. Смирнов и Н.Н. Лосев. В 1908 г. А.Ф. Смирнов отвечал за постройку плотины на переселенческом участке Афанасьевском и постройку колодцев в Зачулымском и Татош-Шегарском районах. Второй техник Н.Н. Лосев был командирован на производство гражданских построек на врачебно-переселенческих пунктах Томского района. В этом же году в штате состояло 12 младших техников вместо положенных 15 специалистов [3, Л. 6]. За каждым техником были закреплены определенные служебные задачи. Так, младшие техники Г.И. Зуйков был ответственен за постройку колодцев и бурение в Томском подрайоне Алтайского округа; А.И. Протопопов – гидротехнические работы в Барнаульском районе; В.А. Абрамов – буровые работы в степи. Буровые изыскания и нивелировка для проектов плотин во втором Барнаульском районе были в ответ-

ственности П.Ф. Филатова; те же работы в третьем Барнаульском отделении лежали на В.А. Сборовском. Из заявления о приеме на работу последнего нам известно, что В.А. Сборовский начал службу младшим техником в гидротехническом отделе заведующего переселенческим делом в Сибири в 1904 г., а затем перешел в отдел Тобольско-Верхотурского района, где проработал в течение 3-х лет [2, Л. 3]. Также он имел опыт работы в партии Межевания земель и Государственного Имущества на протяжении двух летних сезонов. «Имел опыт работы в службе пути в течение одного полного сезона работ на железной дороге Воскресенского Горно-промышленного Общества и при постройке Оренбург-Ташкентской железной дороги. В.А. Сборовский, сын статского советника, пишет: «... документы о моем образовательном цензе и удостоверение [о прохождении практики и с перечнем службы. – Л. Щ.] находятся в С.-Петербурге на предмет зачисления на государственную службу. Копии <...> находятся в канцелярии заведующего переселенческим отделом Тобольско-Верхотурского района. Копии с моих документов обязуюсь предоставить. 2 декабря 1906 г.» [2, Л. 3].

Также младшими техниками работали С.А. Аликин и Н.Л. Барабанщиков и были ответственны за постройку колодцев во втором Барнаульском и Южно-Каинском подразделениях соответственно. Контроль над общей денежной отчетностью в г. Томске из техников Томского района осуществлял М.Ф. Алеексеев, кроме того он был командирован на производство строительных работ по гражданским постройкам на врачебно-переселенческих пунктах Томского района. Гидротехническими работами такими, как буровые изыскания и постройка колодцев в Южно-Каинском и Татош-Шегарском районах, заведовали В.Ф. Яргин и П.А. Лукин. Заведующий лесными заготовительными работами в с. Ключи был Г.С. Серков [4, Л. 7-9]. Также известно, что на летних гидротехнических работах в течение нескольких лет служил в качестве десятника или помощника техника А.Ф. Яргин, студент Томского Технологического Института. Нетрудно предположить, что он являлся братом младшего техника В.Ф. Яргина [4, Л. 7-9].

В Томский переселенческий район в 1907 г. на должность техника по сооружению переселенческих построек подавали прошения лица, окончившие различные технические училища в стране. В качестве примера можно привести заявление техника П.И. Совинского: «Окончив Красноярское Техническое железнодорожное училище в 1900 г., с 1 июня того же года я поступил десятником по новым работам на Сибирскую железную дорогу» [5, Л. 6]. Он служил при сооружении искусственных

и гражданских построек: каменных труб под полотном дороги на 20 и 79 версте Томской ветви, а также на 19 версте Томской ветви при строительстве плотины, водоемного и водоподъемного зданий и приемного колодца. Приобретал опыт работы при постройке больницы и проведении шоссейных дорог на Томской станции. Находясь на практике при техническом отделе службы Пути Управления Сибирской железной дороги, просил принять его на должность техника «по сооружению переселенческих построек». К заявлению прикладывалась рекомендация от инженера Сибирской железной дороги: «... известен как трезвый и добросовестный работник, за время свое службы выполнял различные технические и чертежные работы честно и аккуратно, со знанием своего дела» [5, Л. 6].

На должности временных гидротехников в летний период производства работ устраивались студенты Томского Технологического Института. В заявлениях они сообщали о своем опыте работы, часто прошения отмечались карандашной пометкой о том, как зарекомендовал себя студент в качестве работника от техников или десятников. Некоторые студенты сообщали о своей большой нужде в деньгах и несмотря ни на что, желая продолжить образование в ТТИ, просили устроить их временными гидротехниками. Среди таковых были Н.М. Тарасов, Н.Ф. Обухов (студенты 2-го курса, 1907 г.), Р.А. Карчевский (студент 3-го курса горного отделения, 1907 г.), студенты-технологи Г.И. Корганов и М. Хацкелевич [4, Л. 7-9].

На заявлении студента-технолога Г.И. Корганова, поданного в декабре 1907 года, т.е. на несколько месяцев ранее строительного сезона, было помечено росчерком «пригласить». М. Хацкелевич имел опыт работы в качестве гидротехника в Тобольском Переселенческом районе, на изысканиях в Тюменском и Туринском уездах. Для студентов строительный сезон длился с июня по октябрь. Студенты старших курсов обретали бесценный опыт профессиональной деятельности и большую часть работ могли вести самостоятельно. Также подал прошение в декабре 1907 г. студент старшего курса А.Г. Синяков: «прошу принять меня на нынешний летний период в число временных гидротехников в Ваш район. В прошлый летний период я производил изыскания колодцев... и проектировку плотин в поселках Верхотурского района, где я состоял временным гидротехником на 100 руб. окладе. До этого я два года работал в Пермском Губернском Земстве тоже по изысканию колодцев и по постройке плотин. Таким образом, имея три года практики, я прошел все работы в этой отрасли и потому могу вести их самостоятельно» [8, Л. 23]. Студент 4-го курса К.В. Зданович и студент 4 курса горного

отделения В.М. Хрущов имели практику в течение двух летних сезонов 1907–1908 гг. На заявлении К.В. Здановича была оставлена пометка техника Аликина, где он его рекомендует как хорошего товарища [8, Л. 23]. Все заявления были поданы в декабре 1907 г. и удовлетворены положительным ответом к следующему летнему рабочему сезону.

Некоторые прошения о приеме на работу десятниками и техниками были отправлены по почте на имя заведующего Переселенческим районом. Так, в 1908 г студенты инженерного отделения Московского сельскохозяйственного института, которое находилось в селе Петровско-Разумовском, Л.Б. Громбеевский, И.И. Мошинский, Александр и Константин Я. Калабугины просили принять их на изыскательные работы следующего года [7, Л. 10].

Такие архивные документы, как формулярные списки, позволяют выявить новые имена технических специалистов различной квалификации в архитектурно-строительной практике, что помогает определить личностный характер процесса формирования инженерно-строительных кадров Томской губернии.

Слой средних технических служащих с середины XIX в. и до 1917 г. находился в процессе активного формирования. В связи с возрастающими требованиями экономики численность средних и низших технических кадров увеличивалась. В Томской губернии был организован переселенческий район с постоянным штатом техников, дорожно-строительное отделение в губернском управлении, создана городская рабочая артель из штата специалистов «Чертежного стола». Источниками их пополнения являлись выпускники военных учебных учреждений, уездных училищ, межевых институтов и выпускников Томских университетов. Однако занимать должности землемера, чертежника, топографа не могли мастера и десятники. Для этого им необходимо было получить надлежащее образование. На производственных работах по строительству зданий и сооружений встречались малограмотные крестьяне-отходники и рабочие городской промышленности, мещане, живущие наемным трудом. К началу XX в. увеличивается число строителей, профессионально занимающихся предпринимательством в строительной отрасли.

Формирование строительных и инженерно-технических кадров являлся частью процесса формирования облика городов Томской губернии, и играло важную роль в модернизации края во второй половине XIX – начале XX вв. Экономические изменения, затронувшие Сибирский регион, вызвали бурный рост гражданского строительства, потребность которого в квалифицированных строительных кадрах не могла быть удовлетворена

полностью. Тем не менее заказы на строительство жилых домов, мостов, торговых и промышленных сооружений выполнялись на достаточно высоком профессиональном уровне, о чем свидетельствуют архивные документы и внешний вид этих зданий, сохранившиеся до нашего времени, несмотря на испытания временем и людьми.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

1. Государственный архив Томской области (ГАТО). Ф. 239. Оп. 4. Д. 26.
2. ГАТО. Ф. 239. Оп. 4. Д. 26.
3. ГАТО. Ф. 239. Оп. 4. Д. 243.
4. ГАТО. Ф. 239. Оп. 4. Д. 243.
5. ГАТО. Ф. 239. Оп. 4. Д. 26.
6. ГАТО. Ф. 239. Оп. 4. Д. 234. Условия приглашения временных техников на гидротехнические работы переселенческого управления в теч. полевого периода 1908 г.
7. ГАТО. Ф. 239. Оп. 4. Л. 10.
8. ГАТО. Ф. 239. Оп. 4. Д. 17, 26.
9. Дмитриенко Н.М. Сибирский город Томск в XIX — первой трети XX века: управление, экономика, население. Томск: Изд-во Том. ун-та, 2000.
10. Залесов В.Г., Манонина Т.Н. Архитектурно-строительная служба Томского городского управления в конце XIX — начале XX веков // Вестник ТГАСУ. 2000. № 2.
11. Коновалов П.С. Строительные рабочие Сибири в период капитализма (1861 — февр. 1917 гг.). Автореф. дис. ... канд. ист. наук. Томск, 1985.
12. Памятная книжка Томской губернии на 1884 г. // Издание Томского Статистического Комитета. Томск: Типолитография Михайлова и Макушина, 1884.

*****

УДК 93/94
ББК 63.3(2)613

Цысь Валерий Валентинович
доктор исторических наук, профессор,
Нижневартовский государственный университет,
г. Нижневартовск, roshist@mail.ru

УЧАСТИЕ ВОЕННОСЛУЖАЩИХ СИБИРСКОЙ ТРУДОВОЙ АРМИИ В ВОССТАНОВИТЕЛЬНЫХ И СТРОИТЕЛЬНЫХ РАБОТАХ НА ЗАВЕРШАЮЩЕМ ЭТАПЕ ГРАЖДАНСКОЙ ВОЙНЫ (1921–1922 гг.)

В статье характеризуется состав, основные направления и результаты хозяйственной деятельности частей Сибирской трудовой

армии на завершающем этапе Гражданской войны. Отмечается, что рабочая сила военнослужащих использовалась преимущественно в угольной промышленности, на лесозаготовках, транспортными и строительными работами. Деятельность Сибирской трудовой армии носила временный характер и была прекращена с завершением перехода к новой экономической политике.

Ключевые слова: военный коммунизм, Сибирская трудовая армия, военнослужащие, угольная промышленность, лесозаготовки, строительство.

Valery V. Tsys`
doctor of historical sciences, professor,
Nizhnevartovsk State University, Nizhnevartovsk, roshist@mail.ru

PARTICIPATION OF MILITARY SIBERIAN LABOR ARMY IN THE RESTORATION AND CONSTRUCTION WORK ON THE FINAL STAGE OF THE CIVIL WAR (1921–1922)

The paper is characterized by the composition of the main directions and results of operations of the Siberian labor army in the final stage of the Civil War. It is noted that the labor force soldiers used mainly in the coal industry, harvesting, transport and construction activities. Activities Siberian labor army was temporary and was stopped with the completion of the transition to the New Economic Policy.

Key words: military communism, Siberian labor army, military, coal mining, logging and construction.

Работа выполнена при финансовой поддержке РГНФ, проект № 15-01-00116.

Наибольших масштабов применение труда военнослужащих в Сибири достигло в 1921 г. – в то время, когда система военного коммунизма начала себя изживать. В этом заключается одна из специфических особенностей, характерных для Сибири. Инициативу в этом вопросе проявил председатель Сибревкома И.Н. Смирнов. На имя председателя Реввоенсовета Л.Д. Троцкого составляется письмо, в котором доказывается, что существование трудовых частей в Сибири, объединение их «в одном высшем соединении», является насущной необходимостью. Данная инициатива получила поддержку. К формированию Сибирской трудовой армии военный отдел Сибревкома приступил с 28 января 1921 года.

Основным ее подразделением являлась бригада, состоявшая из нескольких батальонов, транспортов и лесозаготовительных дружин. По штатам в батальон входило 3 роты, каждая из которых делилась на 3 взвода. Командующим назначается уполномоченный НКТ по Сибири И.Л. Коган, его заместителем А.А. Вашнев, начальником штаба А.Н. де Лазари.

И.Л. Коган – коммунист с 1904 г., делегат Второго Всероссийского съезда советов, председатель Полоцкого совета в конце 1917 г., А.А. Вашнев – уроженец Полоцка, член партии с 1900 г., в 1918 г. – командир полоцких красногвардейских отрядов; А.Н. де Лазари – подполковник старой армии, в Красной Армии с февраля 1918 г. – начальник оперативного отделения штаба Западного фронта и Западного участка завесы.

В хозяйственном отношении армия подчинялась НКТ через отдел труда Сибревкома. Первоначально Сибирская трудовая армия имела 5 бригад: штаб 1-й располагался в Кузбассе, 2-й – в Семипалатинске, 3-й – в Томске, 4-й – в Красноярске, 5-й – в Иркутске. 11 июня 1921 г. 4-я бригада была расформирована, ее личный состав частично демобилизован, частично передан в остальные 4 бригады. В октябре 1921 г. Сибтрудармия была сокращена до 3 бригад, включавших 10 батальонов, 3 дружины, 14 отдельных рот [3, Ф. 486, Оп. 1, Д. 49, Л. 143-145].

Военнослужащие Сибирской трудовой армии привлекались к добыче угля, обслуживанию копей, железных дорог в Кузбассе. Трудармейцы вынуждены были заменять гражданских рабочих, которые, как отмечалось в отчете отдела управления Томского губисполкома, относились «вообще пассивно к заданиям копей. Наблюдается шкурничество, разгильдяйство, симуляция и пьянство» [2, Ф. р-1, Оп. 2а, Д. 16, Л. 60об.]. Работы выполнялись самой многочисленной 1-й бригадой армии, насчитывавшей в своих рядах более 7,6 тыс. чел. Командованию удавалось в целом успешно справляться с возложенными на него задачами. В марте 1921 г. от Сибревкома бригада получила указание подготовить к добыче и вывозке 5 млн. пудов (п.) угля с копей Кузнецкого района. Необходимо было построить рабочие поселки, переместить до 70 тыс. куб. саженей грунта, возвести станционные и путевые здания общей площадью 1 тыс. кв. саженей, заготовить 130 тыс. бревен и др. На бригаду возлагалось до s всего объема работ [3, Ф. 486, Оп. 1, Д. 95, Л. 34]. К выполнению задания она приступила 1 мая 1921 года. До середины июня было сделано меньше ожидаемого. Помешала, в первую очередь, плохая организация работ, а также замена личного состава трудовых частей. Выход нашли в установлении жесткого контроля за

трудармейцами, мерах материального и морального поощрения отличившихся и наказания нерадивых. Важно также было оказать психологическое воздействие на военнослужащих, убедить их в крайней необходимости своевременного выполнения трудовых заданий. Командование бригады организовало работу подчиненных «по-фронтовому», для чего использовали «систему оперативных приказов». Эти приказы, выдержанные в стилистике боевых, должны были создавать «фронтовой фон, фронтовую обстановку», внушать уверенность в том, что за неисполнение заданий грозят самые суровые меры, вплоть до расстрела. Тем самым трудармеец, по словам военкома 1-й бригады А.И. Шифреса, мог понять, «что у нас не шуточное, не пустяковое [дело]… что от его работы зависит жизнь и смерть Республики» [7, С. 3].

Бригада разбивается на 4 боевых участка во главе с начальниками из комсостава (части бригады были размещены вдоль железной дороги на протяжении 145 верст). Задания давались в оперативных приказах, настраивавших военнослужащих на «боевой» лад: «Положение на всех фронтах Кузнецкого бассейна начинает улучшаться. На фронте лесозаготовок, где мощными ударами 17-го Сибирского трудового батальона уже заготовлено для новостройки и копей необходимое количество лесных материалов, на этом фронте окончательная победа будет одержана 4-м и 5-м транспортами… не останавливаясь ни перед какими жертвами и препятствиями продолжить стремительное наступление на всех боевых участках бригады…» [3, Ф. 486, Оп. 1, Д. 95, Л. 34, 61].

Определенную роль в увеличении производительности сыграла система натурального премирования. Дополнительный паек за выполнение повышенной нормы в размере s фунта муки, 12 золотников мяса, 12 золотников крупы, 1 фунта соли, и S фунта керосина выдавался на 10 дней вперед по желанию трудармейца.

Самое пристальное внимание обращается на комсостав, ибо, по замечанию того же А.И. Шифреса, «не та часть плоха, где Трудармейцы плохи (они везде одинаковы), а та, где плох комсостав» [7, С. 4]. На командиров возлагается личная ответственность за то, чтобы на работу выходило не менее 86% военнослужащих. Командир, ведя учет выполняемых уроков, сам решал, кому следует выдавать дополнительные премиальные пайки. Как следствие на работу стало выходить более 75% трудармейцев. В это же время гражданских рабочих, получавших пайки, выходило от 8% до 10% (считая с членами семей) [2, Ф. р-1, Оп. 1, Д. 583, Л. 43об.].

Важнейшим фактором успеха являлось то обстоятельство, что военнослужащие использовались большими массами на простейших работах, требовавших только физической силы, легко учитывавшихся и контролировавшихся – лесозаготовки, погрузка и разгрузка, рытье котлованов и перемещение грунта. Как только их разбивали на мелкие группы (10-15 человек и менее) и отправляли подальше от командирского надзора – в цеха заводов, учреждения, – то производительность резко снижалась.

Сам военком 1-й бригады, не понаслышке знакомый с ситуацией во вверенных ему частях, прекрасно осознавал, что эффективное использование трудармейцев в течение сколько-нибудь длительного периода невозможно. Он пришел к выводу, что, хотя при умелом управлении трудовая армия может оправдать свое предназначение, однако в целом она не более чем временное явление: «Трудовая армия плоть от плоти «военного коммунизма». И поскольку мы не могли перейти от «военного» к «настоящему» коммунизму, постольку Трудовая армия не может быть ячейкой коммунистического общества. Поскольку мы сейчас вошли в период государственного капитализма с системой натурналога, свободного товарообмена, свободой мелкой и средней промышленности, постольку мы должны будем завершить этот круг свободой труда. Следовательно, трудовая армия должна будет перестать существовать... На своем опыте я убедился в этом» [7, С. 6].

Благодаря принятым мерам производительность труда военнослужащих резко повысилась. Так, если с 1 апреля по 15 июня на новостройке было выполнено 9800 кубических саженей (к. с.) земляных работ, то с 15 июня по 1 июля – 13 тыс. к. с. Если сначала ежедневно нагружалось 200-300 платформ, то впоследствии – от 500 до 700 [7, С. 6]. 25 октября 1921 г. на ст. Бочаты в честь окончания строительства состоялся торжественный митинг, на котором 1-й бригаде Сибирской трудовой армии за проявленный героизм было вручено Красное знамя.

Трудармейцы привлекались не только к обслуживанию шахт, подъездных путей и др. вспомогательным работам, но и занимались непосредственно добычей угля на Анджерских, Судженских, Кольчугинских и Кемеровских копях. Вместе с частями 4-й бригады Сибирской трудовой армии, использовавшейся в Черемховском бассейне Иркутской губернии за январь-сентябрь 1921 г. ими было добыто около 5,5 млн п. угля. За январь-сентябрь 1921 г. Кузбасс и Черемховский бассейн дали стране 55262 тыс. п. угля [1, С. 8-10], поэтому доля военнослужащих Сибирской трудовой армии составила около 10% от общего объема добычи в крае.

В Сибири в первой половине 1921 г. трудармейцы заготовили 41394 к. с. дров, 3,8 млн куб. футов бревен, погрузили 10887 к. с. и выгрузили – 4485 к. с. дров [3, Ф. 486, Оп. 1, Д. 95, Л. 39]. В июле-сентябре было заготовлено еще 17616 к. с. дров [3, Ф. 486, Оп. 1, Д. 83, Л. 42]. За январь-сентябрь 1921 г. в Сибири получили 515332 к. с. дров [1, С. 150], что позволяет определить вклад трудармейцев в обеспечение указанным видом топлива учреждений, предприятий и железных дорог края в 11,45%.

Ранее уже упоминалось о строительстве в Кузбассе 1-й трудовой бригадой путей, предназначенных для вывоза угля по маршруту Кольчугино – Усяты (Прокопьевск). Ею также были возведены депо на станциях Бочаты и Усяты; передвигался, ремонтировался, переносился путь на протяжении около 70 верст (в.). 22-й батальон Сибирской трудовой армии участвовал в строительстве железной дороги Петропавловск – Кокчетав [2, Ф. р-1, Оп. 1, Д. 583, Л. 43]. Всего же Сибирская трудовая армия в 1921 г. отремонтировала более 250 в. и уложила более 100 в. железнодорожных путей, провела ремонт узкоколейки на протяжении 140 верст [4, С. 149].

Военнослужащие 3-й трудовой бригады работали на спичечной фабрике «Заря» в Томске, фарфорофаянсовой фабрике в Иркутске, мельницах в Барнауле [3, Ф. 486, Оп. 1, Д. 26, Л. 26-26об.]. Кроме того, при штабе армии были открыты портняжная, сапожная, шорная, плотницкая мастерские [3, Ф. 486, Оп. 1, Д. 49, Л. 3].

Кроме того, в первой половине 1921 г. подразделения Сибирской трудовой армии заготовили 470777 п. продфуража, вспахали 326520 кв. саж. земли, забороновали 271800 кв. саж., засеяли 227020 кв. саж. полей, скосили сена на 48000 кв. саж. [3, Ф. 486, Оп. 1, Д. 95, Л. 39]

Строительные работы, выполнявшиеся трудармейцами, были связаны преимущественно с заготовкой топлива и обслуживанием транспорта. В Кузнецком бассейне частями Сибирской трудовой армии к 25 октября 1921 г. сооружается 3 здания, 10 бараков, водопровод Калзагол – Бочаты и др. объекты, предназначенные для обеспечения успешного функционирования местных угольных шахт и железной дороги [6]. 10-м батальоном 4-й трудбригады Сибирской трудовой армии производилась постройка гавани на р. Мане в районе Иркутска. Всего же в отчетах Сибирской трудовой армии за первую половину 1921 г. содержатся сведения по 126 видам хозяйственной деятельности, большинство из которых не поддается суммированию.

Трудовая наличность (количество выходившего на работу личного состава по отношению к общей численности) Сибирской трудовой армии непрерывно возрастала. В период с января по октябрь 1921 г. непосредственное участие в работе принимало в среднем около 40% трудармейцев.

Производительность военнослужащих Сибирской трудовой армии была вполне сопоставима с показателями гражданских рабочих, лишь немного ей уступая. Успехи достигались в крайне неблагоприятных условиях. В Сибирской трудовой армии весной 1921 г. военнослужащие были обмундированы в среднем на 40%, в том числе обеспеченность шинелями составляла 30%, шароварами – 29%, обувью – 50%, нательным бельем, валенками – 40% [3, Ф. 486, Оп. 1, Д. 26, Л. 67]. Пополнения лишь на 10–12% имели годную к носке одежду и обувь [2, Ф. р-1, Оп. 1, Д. 419, Л. 16]. Можно вполне согласиться с начальником снабжения Сибирской трудовой армии, считавшим, что «существование трудармии при условиях неснабжения ее 100% невозможно, т. к. трудармия, как и армия на боевом фронте будет тогда работоспособна, и с успехом выполнит возложенные на нее задачи, когда она будет обута, одета и сыта» [3, Ф. 486, Оп. 1, Д. 95, Л. 32].

На настроения трудармейцев оказывали влияние также усталость от многолетней войны, желание поскорее вернуться домой к родным очагам. По словам военкома 1-й бригады Сибирской трудовой армии, «несмотря на весь героизм трудармейцев нашей бригады, они ждут и желают демобилизации» [7, С. 6]. В отчете о политработе в Сибирской трудовой армии на 1 августа 1921 г. указывалось, что передаваемые из Красной армии военнослужащие старших возрастов «относились к трудфронту определенно враждебно, разращенные разговорами о демобилизации, всеми силами стремились скорее избавиться от всякой работы и уйти по домам... Работа на труфронте считалась этой массой чуть ли не унижением, и всегда противопоставлялась работе в их собственных единоличных хозяйствах, которые были для них дороже, роднее и понятнее, чем борьба на фронте государственной разрухи в целях возрождения общенародного хозяйства» [3, Ф. 486, Оп. 1, Д. 95, Л. 62].

Помимо производственных в Сибирской трудовой армии решались и культурно-просветительские задачи. Во многом благодаря помощи Сибревкома политорганы, к созданию которых приступили в апреле 1921 г., были в достаточной степени укомплектованы. В Сибирской трудовой армии функционировало 63 школы 1-й ступени и ликвидации неграмотности, 4 школы 2-й ступени, 36 стационарных и 82 передвижные библиотеки,

имевшие около 35 тыс. книг, 14 клубов, 48 кружков и студий, выпускалась газета «Трудовой фронт» [3, Ф. 486, Оп. 1, Д. 49, Л. 23об.]. На политотдел 1-й трудовой бригады Сибирской трудовой армии было возложено общее руководство и организация пропагандистской и культурно-просветительской работы в районе Кольчугинской новостройки [2, Ф. р-1, Оп. 1, Д. 583, Л. 73об.]. В Кузбассе в июле-сентябре 1921 г. находился поезд им. В. И. Ленина, который провел для гражданских рабочих и трудармейцев 31 митинг-концерт, 31 киносеанс, выпустил 4 номера газеты «Рабочий и крестьянин» общим тиражом 195 тыс. экземпляров [5, С. 56].

В связи с переходом от военного коммунизма к нэпу в начале 1922 г. Сибирская трудовая армия преобразуется в Сибирское отделение Всероссийского объединения государственных рабочих артелей (Сибогра), во главе которого был поставлен К.Д. Валериус. (центр – Новониколаевск, конторы располагались в Барнауле, Иркутске, Енисейске, Томске, Кузбассе). Здесь из трудовых бригад, занимавшихся добычей угля, транспортными и строительными работами создаются Иркутско-Черемховская, Южно-Кузнецкая, Анжеро-Судженская группы артелей; Кемеровская, Кольчугинская, Новониколаевская отдельные артели, артели по обслуживанию Карской экспедиции, по постройке Кольчугинской новостройки.

Артели Кузбасса и Иркутско-Черемховской группы, сформированные из частей 1-й и 4-й бригад Сибирской трудовой армии, продолжали заниматься заготовкой угля и различными вспомогательными работами, связанными с обслуживанием шахт. Работы велись по договорам с Сибобластопом и Иркутским гублескомом. Заново формируются из вольнонаемных артель по обслуживанию Карской экспедиции, производившая погрузочно-разгрузочные работами на пристанях р. Обь и артель по возведению Кольчугинской новостройки. Помимо этого, Сибогра взяло в аренду у Иркутского губсовнархоза писчебумажную фабрику, пошивочную мастерскую, фарфорофаянсовую фабрику, типографию. В ведении отделения также имелось около 60 десятин посевов, 128 голов крупного рогатого скота и 43 лошади.

Всего же трудармейцы и вольнонаемные артелей Сибирского отделения за период с 1 февраля по 1 августа 1922 г. добыли 6 млн. п. угля, заготовили 3 тыс. к. с. дров. Трудовая наличность в этот период достигла 81%, производительность труда – 75% от выработки гражданского рабочего [3, Ф. 9560, Оп. 1, Д. 16, Л. 5].

Демобилизация остававшихся в рабочих артелях красноармейцев производилась постепенно в течение лета-осени 1922 г., завершившись к началу августа. Однако ВОГРА не сумела в большинстве случаев заменить военнослужащих вольнонаемными, что привело к упразднению тех артелей, которые состояли преимущественно из красноармейцев. В связи с этим в Сибирском отделении пришлось расформировать все артели, занимавшиеся добычей угля и обслуживанием шахт. В Барнауле осенью 1922 г. на бирже труда было зарегистрировано около 200 мужчин. Районная контора Сибогра взяла подряд на разделку 10 тыс. к. с. дров. Однако на призыв поступать в рабочие артели, опубликованный в местной прессе, откликнулось лишь 15 человек. В Новониколаевске правление железной дороги предложило создать артель из 250-300 человек для очистки путей от снега. Но среди местных безработных желающих заниматься уборкой снега не нашлось [3, Ф. 9560, Оп. 1, Д. 22, Л. 55об.]. Жизнеспособными оказались сравнительно небольшие по численности артели, занимавшиеся погрузочно-разгрузочными работами на железнодорожных станциях и пароходных пристанях.

28 ноября 1922 г. Сибревком принимает постановление о ликвидации Сибирского отделения [3, Ф. 9560, Оп. 1, Д. 22, Л. 60]. Вместе с завершением перехода к нэпу исчезают и рудименты военного коммунизма, которым, безусловно, являлось ВОГРА.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

1. Добыча и заготовка топлива в 1920 и 1921 году. Вып. 3 к отчету Г.У.Т.а за 1921 год. М., 1923. 170 с.
2. Государственный архив Новосибирской области.
3. Государственный архив Российской Федерации.
4. Першин И.М. Сибирская трудовая армия // Очерки социально-экономической и культурной жизни Сибири. Ч. 2. Новосибирск, 1972. С. 145—154.
5. Таскаев Н.Е. Деятельность партийных организаций трудовых войск в Кузбассе (1920—1921 гг.) // К истории партийных организаций Кузбасса (Доклады и сообщения к научной конференции). Вып. 1. Кемерово, 1962. С. 54—57.
6. Трудовой фронт. Орган организационно-инструкторского отдела ВЦСПС на Урале и Екатеринбургского губернского совета профсоюзов. 1921. 25 октября.
7. Шифрес А. Из опыта Трудовой Армии // Красная Сибирь. 1921. № 2. Июль-сентябрь. С. 1—7.

* * * * *

УДК 69.033.6
ББК 63.3(2)614

Меерович Марк Григорьевич
доктор исторических наук, доктор архитектуры, профессор, член-корреспондент Российской академии архитектуры и строительных наук, Заслуженный архитектор России, Иркутский национальный исследовательский технический университет, г. Иркутск, memark@inbox.ru

ИНДУСТРИАЛИЗАЦИЯ В СССР. ЖИЛИЩЕ ПЕРВОСТРОИТЕЛЕЙ ГОРОДОВ-НОВОСТРОЕК

Раскрывается принудительный характер урбанизации в СССР (в предвоенный период). Представлена типология бараков – массового типа жилища соцгородов-новостроек периода индустриализации. Описаны особенности конструктивных систем и материалов строительства, специфика планировки барачных поселков, объектов соцкульбыта. Делается вывод о том, что советское градостроительство материализовало в структуре обитаемого пространства государственные постулаты трудо-мобилизационной и военно-мобилизационной организации населения страны, обеспечивавшие территориальное упорядочивание населения, руководство трудовыми процессами и контроль над бытовыми, точный учет количества и «качества» обитателей населенных пунктов, упрощало привлечение к отбытию трудовой обязанности или призыв на военную службу.

Ключевые слова: индустриализация, жилище, бараки, соцгорода, принудительная урбанизация, индустриализация, коллективизация.

Mark G. Meerovitch
doctor of historical sciences, doctor of architecture, professor, corresponding member of the Russian Academy of Architecture and Construction Sciences, Honored architect of Russia, Irkutsk National Technical Research University, Irkutsk, memark@inbox.ru

INDUSTRIALIZATION IN THE USSR. HOUSING OF THE FIRST BUILDERS OF THE NEW CITIES IN USSR

It reveals the coercive nature of urbanization in the USSR (in the pre-war period). It presents a typology of the barracks – mass

type of dwelling buildings Sotsgorod-new town planing of industrialization period. The features of structural systems and materials of construction, the specific plan shantytowns, objects of the socio-cultural services. The conclusion is that the Soviet urban development materialized in the structure of the inhabited space state postulates labor-mobilization and military-mobilization organization of the population, ensured the territorial ordering of the population, management of labor processes and the control of the household, accurate records of the number and «quality» of the inhabitants of the settlements, simplified the involvement of departure labor duty or conscription.

Key words: industrialization, housing, barracks, socialist city, forced urbanization, industrialization, collectivization.

Выполнено в соответствии с научным планом Фундаментальных, поисковых и прикладных исследований Российской академии архитектуры и строительных наук по научному обеспечению развития архитектуры, градостроительства и строительной отрасли Российской Федерации в 2016 г.

Сталинское партийно-государственное руководство сформировало в СССР хозяйственно-экономический механизм, представлявший собой «общегосударственный комбинат», на котором все обязаны работать по указаниям государства и получать в качестве вознаграждения за свой труд те натуральные блага и в том объеме, которые государство, и только оно, посчитает нужным им выделять. В рамках этого проекта, программа коллективизации выполняла роль наполнения индустриальных новостроек первых пятилеток трудовыми ресурсами, «пролетаризируемыми» здесь же – в ходе выполнения трудовой повинности; а ресурсодобывающих предприятий ГУЛАГ – бесплатной рабсилой. Также, за счет уничтожения независимых производителей сельхозпродукции, она создавала условия для формирования механизма выкачивания из села пищевых ресурсов для обеспечения ими городского населения и для продажи на запад зерна (несмотря на голод, уносивший в это время внутри страны миллионы жизней) с целью выручки валюты на приобретение (там же – на западе) передовых промышленных технологий для превращения СССР в военную машину, способную завоевать весь капиталистический мир.

В этой системе основным индикатором экономического развития страны являлся вовсе не уровень повседневной жизни «трудовых ресурсов» и не качество среды обитания в поселениях при промышленных новостройках первых пятилеток, представлявших собой «склады для рабочей силы», а количество

сходящих с конвейеров танков, самолетов, орудий, винтовок, патронов... С началом программы индустриализации, руководство страны, сосредотачивая все деньги и материальные ресурсы на формировании военной промышленности, сознательно пошло на упрощение качества среды для основной массы населения до предельного минимума.

Задача формирования военно-промышленной индустрии в период подготовки в СССР первого пятилетнего плана выступала главным содержанием планирования и административно-территориального районирования [7]. А конкретное промышленное предприятие – главным фактором, определявшим объемы возведения селитьбы, а в целом – строительство любого нового поселения в СССР (или развитие уже существующего), которое возводилось, исключительно для обеспечения рабочей силой промышленного производства (отдельного предприятия, многопрофильного комплекса, энергетической станции, транспортного узла и т.п.), размещавшегося часто на пустом месте – в степи, тайге, в поле и т.п. Промышленное (энергетическое, транспортное) предприятие являлось организационным смыслом существования селитьбы, а профильное ведомство, руководящее его возведением – основным источником финансирования также и жилищного строительства при нем. Это «свойство» закреплялось в советской градостроительной теории специальным термином «градообразующее предприятие». Безусловно, помимо него в городе существовали и функционировали многие другие учреждения различного профиля: сопутствующие, вспомогательные, обслуживающие и т.п., но именно, «градообразующее предприятие» являлось причиной возведения в данном месте нового поселения или импульсом развития уже существовавшего населенного пункта.

Выбор территории для размещения промышленных предприятий имел безусловный приоритет перед размещением селитьбы. Это было вызвано тем, что для завода подобрать подходящую площадку оказывалось гораздо сложнее, чем для поселения. Количество факторов, определявших экономически выгодное расположение промышленности, не шло ни в какое сравнение с требованиями к размещению поселения. Для рационального размещения производства требовалось сопоставить и сформировать оптимальную совокупность климатических, ресурсных, транспортных требований, учесть принципы кооперации и комбинации производств, характер рельефа, наличие достаточных объемов воды, энергии, топлива, решить задачи максимально возможного приближения к местам залегания природных ископаемых и многое, многое другое.

В результате и содержательно, и организационно, и законодательно жилищное строительство в советских промышленных городах-новостройках уже во второй половине 1920-х гг. утрачивает самостоятельную ценность и превращается в разновидность «вспомогательного» для функционирования промышленности. Весь комплекс вопросов, связанных с проектированием поселений теперь начинает решаться после выбора места для размещения промышленного объекта. То есть сначала осуществляется выбор площадки под строительство завода и только затем определяется место для размещения селитьбы. Сначала ведется строительство промышленного предприятия, а затем жилой зоны при нем для размещения, сначала, строителей завода, а потом его рабочих. По точно такому же остаточному принципу осуществляется финансирование жилищного строительства – сначала возводятся и запускаются в эксплуатацию цеха завода, производство выводится на проектную мощность, а потом уже решаются вопросы нормального расселения рабочей силы.

Идеологически провозглашается, что новый «социалистический» город должен кардинальным образом отличаться от поселений прежнего – «капиталистического» типа. Прежде всего, иным механизмом жизнеобеспечения: а) отсутствием свободной частной торговли, б) полной ликвидацией частного бизнеса бытовых услуг, в) уничтожением частных видов транспорта и коммунального хозяйства, г) отсутствием индивидуального предпринимательства в сфере досуга и отдыха и т.п. Взамен этого в советских поселениях-новостройках должна формироваться всеохватывающая и многофакторная система обслуживания и бытовых услуг (прачечные, бани, фабрики-кухни, столовые), медицинского обеспечения, воспитания и образования (детские учреждения) и проч.

Распределительная система была придумана большевиками неслучайно. И не вынужденно, как это объясняют некоторые современные историки – вследствие нехватки товаров, продуктов, высококачественных услуг и проч. НЭП наглядно показал, что частный предприниматель способен и кормить, и одевать, и обслуживать население. Она была сформирована сознательно и целенаправленно, как специфическая форма управленческой и административно-бытовой организации населения, воздействия на людей с целью принуждения их к труду на советских фабриках и заводах, а также в учреждениях в условиях поддерживаемого дефицита элементарных жизненных благ (в том числе и жилища), которые можно было получить только от администрации по месту работы. Самостоятельное строительство было

чрезвычайно затруднено и, даже в том случае, когда частное жилище все же возводилось, полноценного права собственности на недвижимость и свободного распоряжения ею все равно не возникало [8].

Жилищная политика советской власти заключалась в том, чтобы превратить жилище в инструмент принуждения населения к послушанию и повиновению [8]. Жилище в социалистическом городе, в противоположность капиталистическим поселениям, где оно выступало объектом покупки, владения или аренды и являлось предметом персонального распоряжения квартировладельца, превратилось в предмет исключительного владения и распоряжения государства. Максимальное ограничение частной собственности на жилище, превращало крышу над головой в один из элементов распределительной системы – предмет снабжения населения – оно сооружалось по инициативе государства, за государственно-ведомственный счет ремонтировалось и находилось, в конечном счете, в безраздельной собственности государства. Все источники обретения нового жилища сосредотачивались в руках власти – в общегосударственном жилом фонде, право распоряжения которым было предоставлено директорам фабрик, заводов и советских учреждений. И, в результате этого, они получали возможность воздействия на выполнение трудовых повинностей населением, угрозой выселения его из временно предоставляемого «государственно-ведомственного» жилища [8].

Жилищная политика в СССР основывалась на том, что жилье не только превращалось в эффективное средство принуждения к труду и правильному образу жизни, но и становилось «социальным маркером», обозначавшим: кто наиболее самоотверженно служит власти, тот лучше живет [7].

Основным типом жилья, возводимого в рамках государственных строительных программ в соцгородах, и концептуально, и практически, являлось коллективное жилище – многоквартирное жилище покомнатно-посемейного (коммунального) заселения. Самовольно строившиеся частным образом на окраинах городов неблагоустроенные строения являлись незаконными, возникавшими вопреки всем запретам и именно поэтому получившими в народе прозвище «нахаловки».

Власть понимала, что территории у России слишком много, а наличных средств для ее освоения и содержания мало. Поэтому огромная территория страны в рамках концепции социалистического расселения рассматривалась очень дифференцировано: а) окраинные и слабозаселенные территории страны «заполнялись» новым населением за счет перемещения туда

трудо- и спецпереселенцев; б) промышленно развитые центральные районы использовались как базовые для социально-культурной переработки «крестьян» в «пролетариат»; в) срединные и северные, практически пустующие части страны, являвшиеся вместилищем разнообразных природных ресурсов, осваивались и «включались в хозяйственный оборот» за счет подневольного принудительного труда заключенных.

Советская урбанизация была очень специфичной. Ее «исключительность» состояла в «принудительности». В двадцатом столетии ни в одной стране мира не было насильственных миграций такого масштаба. Ни одно правительство мира не основывало свою экономику на подневольном труде миллионов собственных граждан, целенаправленно превращаемых в рабов. Ни одна страна мира не направляла свою внутреннюю градостроительную политику на обеспечение ускоренного формирования военной промышленности, а не на то, чтобы людям хорошо жилось.

Искусственные меры перемещения населения к местам ресурсного освоения и индустриального развития, вызвали к жизни несколько форм территориальной концентрации поселений – точечной (крупные города), ареальной (группы рядом лежащих поселений, взаимосвязанных в рамках единой производственно-технологической кооперации), линейной (цепочки городов, располагавшихся на транспортных артериях и, особенно, в местах перевалки грузов с одного вида транспорта на другой).

Сознательно закрепляя за новыми крупными индустриальными (т.е. «пролетарскими») промышленно-селитебными центрами – соцгородами роль опорных узлов единого общегосударственного производственно-распределительного процесса и присваивая им функцию ядер территориальной организации населения, власть, тем самым, формировала систему партийно-административного управления населением, видя в ней важнейший атрибут государственности.

Не подозревая о наличии термина «агломерация» (да его и не существовало в тот период), советская власть, в точном соответствии с ее принципами (которые будут сформулированы много позже), создавала в базовых ареалах расселения крупные урбанизированные территории (впоследствии, заметим, довольно хаотично развивавшиеся) [5]. Время показало, что «агломерационным» качеством, т.е. способностью сливаться воедино в результате естественного стремления к обретению наиболее коротких связей в процессах жизнедеятельности, обладали все три формы: а) вокруг «точечных» формировались поселения-спутники (размещавшиеся за городской чертой крупных го-

родов подле возводимых здесь промышленных предприятий); б) «ареальные» поселения – располагавшиеся рядом друг с другом соцпоселки, изначально создававшиеся как небольшие (на 30–50 тыс. чел.) монопрофильные поселения при производственно кооперированных предприятиях – испытывали закономерное взаимное тяготение, наращивали двусторонние связи и проявляли способность «слипаться» в крупные города в результате интенсивных технологических, трудовых, хозяйственных, культурно-бытовых и прочих связей; в) «магистрализационный» потенциал транспортной артерии упрощал и активизировал взаимные контакты поселений, близко располагавшихся друг к другу на линейных коммуникационных структурах.

Благодаря целенаправленным усилиям структура расселения в СССР к середине XX в. изменилась кардинальным образом в сравнении с концом XIX в. В немыслимо быстрые сроки и с неисчислимым (до сих пор) количеством жертв в результате коллективизации и индустриализации в СССР свершилась урбанистическая революция. Причем очень специфическая. Сформировавшая в целом рассредоточенную дезурбанистическую структуру расселения, но состоявшую из опорных урбанизированных промышленно-селитебных образований – ядер административно-территориальной структуры, концентрировавших промышленность и прикрепленное к ней пролетарское население и осуществляющих функции управления прилегающими сельскохозяйственными районами, зонами ресурсодобычи, транспортной инфраструктурой и т.п. Заметим, что эта структура, оставаясь неизменной до сих пор, предопределяет характер современных урбанизационных процессов в стране.

Типология жилища в соцгородах-новостройках первых пятилеток полностью отражала принудительный способ комплектования их трудовыми ресурсами. Они формировались из: а) крестьян, оторванных от привычного образа жизни; б) лишенцев, выселенных с прежнего места обитания; в) «социально-чуждых» элементов, выдавленных комплексом законодательных мер из существующих городов; г) бывших спецпереселенцев и трудопоселенцев, а также отбывших наказание репрессированных, оставшихся на постоянное жительство рядом с бывшими зонами трудовых лагерей, потому что после освобождения им некуда было податься; д) кочевых народов, принуждаемых к оседлому образу жизни; е) наемных работников, подписавших контракты на работу; ж) командируемых специалистов, советских и партийных руководителей различных рангов, направляемых на стройки пятилетки в приказном порядке и т.п.

Каждая советская промышленная новостройка начиналась с возведения примитивных жилищ для ее рабочих. Это были: а) палатки, которые обкладывались досками и присыпались землей для удержания тепла [4, С. 64-65], б) землянки [13, С. 47], в) полуземлянки [10], г) юрты [14, С. 81], д) балаганы, шатры [2, С. 28] и проч. Но основным типом жилищного строительства на промышленных новостройках советской индустриализации в течение всего предвоенного периода (1920–1940-е гг.) были бараки [6]. Они давали крышу над головой перемещаемым сюда сотням тысяч людей. В них обитало от 85 до 93% населения промышленных новостроек. Постепенно – на протяжении нескольких лет, рабочих из утепленных палаток, землянок и полуземлянок переселяли в бараки. Так, в течение 1929 г. в Магнитогорске для размещения 6700 строителей [3, С. 25] было возведено 52 барака (37 зимнего и 15 – летнего типа) [13, С. 41]. На 1 января 1931 г. было возведено 140 общих и 55 смешанных бараков. В 1931 г. было запланировано выстроить еще 221 общий барак. Подобное строительство велось и в других соцгородах и соцпоселках (Кузнецке, Челябинске, Нижнем Тагиле). В Нижнем Тагиле, например, на 1 мая 1933 г. из возведенных 51268 кв. м. жилой площади – 44294 кв. м. (то есть, 86%) – были бараки. Вся история первых десятилетий советского градостроительства связана именно с данным типом домостроений. Их проектирование и массовое возведение были вызваны стремлением власти возвести как можно больше жилой площади за как можно меньшие средства.

Бараки по материалу стен подразделялись на: 1) камышитовые (соломитовые), 2) дощатые (деревянные), 3) щитовые, 4) фанерные, 5) каменные, 6) шлакоблочные («бетонитовые») [1, С. 78], 7) дуковые, и т.п.

Камышитовые (соломитовые) бараки представляли собой каркасную деревянную конструкцию, к которой крепились деревянные щиты, обшитые слоем камышита (толщиной до 6 см.). После чего стены штукатурились с обеих сторон. В упрощенном варианте стены обкладывались камышом и обмазывались глиной или «утеплитель» формировался из соломы вперемешку с глиной (соломитовые) [1, С. 80].

Дощатые представляли собой заколачиваемый досками деревянный каркас из бруса или бревен. Для защиты от осадков, в целях продления срока эксплуатации, дощатые бараки часто обшивались снаружи дранкой и штукатурились.

Щитовые бараки широкого использовались в поселениях-новостройках, потому что были стандартизированы и, как следствие, быстры в изготовлении комплектующих деталей

и сборке [12]. Деревянные щиты, из которых монтировались стены бараков, могли быть: а) пустотелыми – в них использовались теплоизоляционные свойства воздушных прослоек; б) заполненными различными утеплителями. Щитовые бараки, как и деревянные, либо оштукатуривались, либо оставались неоштукатуренными.

Фанерные, проектировались двух разновидностей: а) возводимые на месте (неразборные); б) сборно-разборные из готовых фанерных щитов с утеплителем внутри. Так, например, торфофанерный сборно-разборный барак конструкции В.А. Андреевского (спроектирован по заказу военного ведомства в 1929 г.), изготавливался из листов фанеры (5 мм.) между которыми был зажат слой сфагнума (5 см.).

Каменные были «побочным» продуктом рытья котлованов под фундаменты цехов промышленных комбинатов, в ходе которого извлекался естественный, т.н. «дикий» камень, который и использовался для их возведения [15, Ф. 2285, Оп. 1, Д. 104, Л. 49]. Поэтому таких бараков строилось немного. Например, в Магнитогорске несколько штук таких бараков было построено только в 1929–1930 гг., когда шло рытье котлованов под цеха завода.

Шлакоблочные («бетонитовые») – возводились из блоков, изготовленных из отходов производства (шлака, гранулированного шлака, золы и проч.) на основе цементного связующего. Технология их возведения не отличалась от возведения из кирпича.

Дуковые. Что такое «дуковые» бараки, установить не удалось. Какие-либо материалы в архивах (ГАРФ, РГАЭ) отсутствуют. Выявление и описание данного типа бараков – тема дальнейших исследований.

* * *

Проекты сборных бараков в канун и в начале первой пятилетки разрабатывались различными проектными, исследовательскими и иными организациями: Стандартдомом (Союзлеспром), Институтом норм и стандартов, Росстроем ВСНХ РСФСР, Стройсектором Госплана РСФСР и др. [11]. Так, например, изданный в 1931 г. альбом «Сборные деревянные дома (конструкции)» содержал несколько проектов сборных бараков, рекомендованных к строительству в поселениях-новостройках. Проекты бараков для строительства в рабочих поселениях-новостройках первой пятилетки также предлагал и Цекомбанк, составив и издав альбом: «Проекты рабочих жилищ» [9].

Жилая зона крупных соцгородов-новостроек представляла собой хаотично разбросанные барачные поселки, которые раз-

делялись на несколько участков – своеобразных «кварталов», имевших свои номера. Каждый из них состоял из бараков, расставленных параллельно друг другу на расстоянии 20–30–50 метров.

Барачные «кварталы» возводились на месте запроектированных кварталов капитальной (каменной, деревянной) застройки. Так, житель Магнитогорска Л. Николаев вспоминал, что барачные поселки соцгорода делились на крупные участки, имевшие номера с 1 по 14. Первый участок был «элитным». Он располагался юго-западнее городского парка Металлургов, стадиона и проспекта Пушкина и простирался до клуба Железнодорожного транспорта. Элитным он считался потому, что в нём размещались городские объекты: магазины, нарсуд, кинотеатр «Магнит» (открывшийся в августе 1932 г.). … Самым крупным участком был пятый, который расположился севернее будущего проспекта Пушкина [13, С. 45].

Барак представлял собой одноэтажное коридорного типа здание, вход в которое осуществлялся с торца (или обоих торцов) через пристроенные тамбуры. В центральной части, особенно у длинных бараков, за счет ликвидации одной из комнат, устраивались дополнительные входы.

Бараки заселялись раздельно, по половому признаку – либо неженатыми мужчинами, либо незамужними женщинами, приезжавшими на строительство по договорам найма. Их заселяли побригадно – в большие комнаты по 15–20 человек в каждой [13, С. 46].

В каждом бараке, в помещении площадью около 30 кв. м., размещался красный уголок, где стояло несколько столов и стулья, на стенах висели портреты Сталина и других пролетарских вождей, а также награды коллектива барака в соревнованиях за лучшую жизнь. Здесь же часто находилась барачная библиотечка и дети имели свободный доступ к книгам. В этом помещении школьники выполняли свои домашние задания. Здесь же играли малыши. Вечерами в помещении красного уголка неграмотные жители обучались грамоте. В одной из комнат барака, чаще всего около основной входной двери, проживала семья барачного милиционера. Кроме него в каждом бараке был «старший», выбранный барачным коллективом [13, С. 49–50]. Рядом с входной дверью размещалась каменная или кирпичная печь для обогрева помещения и для приготовления пищи, которую выкладывали сами жители. Печь топилась со стороны коридора. Часто в комнатах под полом обитатели самостоятельно устраивали погреба для хранения продуктов. Напротив входа в наружной стене устраивалось небольшое остекленное окно,

рамы которого на зиму заклеивались полосками газет, чтобы снизить чрезмерное продувание комнаты холодным воздухом через оконные и дверные щели.

Те труженики соцгородов-новостроек, которые создавали семью и демонстрировали положительные результаты в труде, а также активность в советско-партийной общественной деятельности, имели шанс получить обособленное жилое помещение в семейных бараках. Эти бараки были аналогичной конструкции и размеров, что и для холостых рабочих, только внутреннее пространство было поделено на изолированные комнатки с отдельным входом, площадью по 12–15 кв. м. Вдоль одной из стен комнаты размещалась железная кровать для взрослых, которая часто вместо сетки имела дощатый настил. «При наличии в семье детей родители устанавливали над входной дверью антресоль (палати) для игр и сна, площадью до 5 кв. м. Двери не имели запоров, поэтому комнаты оставались не запертыми и неработающие женщины (больные, беременные) всегда присматривали за детьми» [13, С. 50]. В семейном бараке было 30-36 таких комнат.

Бараки – и для холостых и семейных – строились без кухонь.

Туалеты в бараках отсутствовали. Поэтому на территории между бараками возводили наружные туалеты – дощатые строения на два отделения (мужское и женское) по 4–6 посадочных мест каждое. Рядом располагались ящики для мусора и бытовых отходов [13, С. 45]. Здесь же – в пространстве между бараками – возводились вспомогательные деревянные строения – сараи, которые назывались «будками». В них жители хранили дрова и уголь, а часто еще и разводили птицу, кроликов и даже держали коров.

Все объекты обслуживания населения соцгородов-новостроек (бытового, медицинского, культурного, образовательного, воспитательного и т.п.) располагались в жилых бараках, специально приспособляемых для этих целей. Питались рабочие в столовых, которые располагались в таких же бараках. При входе в барак проверялись карточки, и каждому выдавалась деревянная ложка. Как правило, рабочие питались за длинными деревянными столами. За спинами обедающих стояли их товарищи, которые ожидали своей очереди [13, С. 49].

Прочие объекты обслуживания (клуб, почта, временный автогараж, конюшня, пожарные депо, прорабская контора, магазин, пекарня, детские ясли), располагались в таких же бараках, только укорачиваемых по длине.

* * *

«Искусственная» насильственная урбанизация в СССР была непосредственным проявлением генеральной стратегии власти на ускоренное возведение военно-промышленных предприятий. Расселенческая, градостроительная, жилищная политика являлись лишь побочным продуктом индустриализации – средством ее обеспечения. Человек рассматривался всего лишь как еще один «природный ресурс», который следует использовать в интересах государственной машины. Бараки, проектирование и строительство которых, как и любое массовое строительство жилища в СССР, осуществлялось исключительно государством в лице руководства ведомств и администрации промышленных строек, являлись основным средством обеспечения 80–90% населения соцгородов-новостроек крышей над головой. И в период первой пятилетки, и потом.

Советское градостроительство материализовало в конкретной структуре обитаемого пространства государственные постулаты трудо-мобилизационной и военно-мобилизационной организации населения страны. Поэтому, соцгорода-новостройки имели планировочное членение селитьбы на барачные поселки, разделенные на «кварталы», что обеспечивало территориальное упорядочивание населения, руководимого и контролируемого с двух сторон: 1) по месту жительства трудо-бытовых коллективов [8] – территориальными партийными и советскими органами, 2) со стороны места работы – заводскими парткомитетами и администрацией. Такая планировочная структура соцгородов-новостроек облегчала руководство трудовыми коллективами и контроль над повседневными бытовыми процессами, позволяла вести точный учет количества и «качества» рабочей силы, упрощала привлечение к отбытию всеобщей трудовой обязанности и к призыву на военную службу.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

1. Ахметзянов С.Х. Раскулаченные — первостроители Магнитогорска. Магнитогорск. 2016. 200 с.
2. Были индустриальные. (Очерки и воспоминания). М.: Политиздат, 1979. 408 с.
3. Галигузов И.Ф., Чурилин М.Е. Флагман отечественной индустрии. История Магнитогорского металлургического комбината им. В.И. Ленина. М.: Мысль, 1978. 280 с.
4. Макарова Н.Н. Повседневная жизнь Магнитогорска в 1929—1935 гг.: дис. ... канд. ист. наук. Магнитогорск. 2010. 280 с.
5. Меерович М.Г. Агломерация — базовый элемент «пространственной конструкции» России (естественное и искусственное в агломерированных системах) // Город завтра: стратегическое управление развитием территорий. IV Открытый градостроительный форум. Новосибирск. 14—15 апреля 2010. 132 с.

6. Меерович М.Г. Бараки — основа жилого фонда соцгородов-новостроек первой пятилетки // Архитектор. Город. Время: Материалы XVII ежегодной международной научно-практической конференции 17—19 апреля 2012 г. (Великий Новгород — Санкт-Петербург). СПб.: St. Petersburg Today, 2014. 180 с.
7. Меерович М.Г. Социалистическое расселение: теория и практика // Город в зеркале генплана: панорама градостроительных проектов в российской провинции XVIII — начала XXI веков / под ред. Е.В. Конышевой, С.А. Баканова, Л.В. Никитина. Челябинск: Изд-во ЧГПУ, 2008. 409 с.
8. Меерович М.Г. Социально-культурные основы осуществления государственной жилищной политики в РСФСР (1917—1941 гг.): дис. на соиск. уч. ст. докт. ист. наук. Иркутск, 2004. 659 с.
9. Проекты рабочих жилищ. Центральный банк коммунального хозяйства и жилищного строительства. М. 1929. 270 с.
10. Ричард Картрайт Остин. Строя Утопию. [Электронный ресурс] // Журнал Нижегородский музей. № 9-10. Режим доступа: http://www.museum.unn.ru/managfs/index.phtml?id=8006 (дата обращения 08.06.2013 г.).
11. Сборные деревянные дома (конструкции). Альбом. М.-Л., Гос. научно-техн. изд-во. 1931. 208 с.
12. Тищенко Ф.В. Новые методы производства строительных работ. Одноэтажные каркасные строения (Опыт Магнитостроя). Свердловск-Москва, Урал. обл. гос. изд. 1932. 46 с.
13. Федосихин В.С., Хорошанский В.В. Магнитогорск — классика Советской Социалистической архитектуры. 1918—1991 гг. Магнитогорск: МГТУ им. Г.И. Носова, 1999. 168 с.
14. Wit, Cor de. Johan Niegeman, 1902—1977: Bauchaus, Sowjet Unie, Amsterdam. Amsterdam, 1979. С. 81.
15. Российский государственный архив литературы и искусства.

* * * * *

УДК 64:69 -051 (571)
ББК 63.3 (253) 614-2

Исаев Виктор Иванович
доктор исторических наук, профессор,
главный научный сотрудник,
Институт истории Сибирского отделения
Российской Академии Наук,
г. Новосибирск, history49@mail.ru

ЖИЛИЩНО-БЫТОВЫЕ УСЛОВИЯ СИБИРСКИХ СТРОИТЕЛЕЙ В ПЕРИОД ФОРСИРОВАННОЙ ИНДУСТРИАЛИЗАЦИИ (КОНЕЦ 1920-х — 1930-е гг.)

На основе архивных и опубликованных материалов рассмотрены материально-бытовые условия жизнедеятельности сибирских строителей в период проведения индустриализации народ-

ного хозяйства СССР. Советское государство сосредоточило все силы и ресурсы на развитии оборонно-промышленного комплекса, отодвигая решение социальных проблем на второй план; в результате в городах Сибири возник острый жилищный кризис. Большинство строителей новых городов и промышленных новостроек Сибири длительное время вынуждено было обитать в бараках, землянках, шалашах. В статье сделан вывод о том, что процесс форсированной индустриализации сибирского региона осуществлялся за счет трудового героизма и материально-бытовых лишений рабочего класса; значительную часть этой исторической ноши взяли на себя сибирские строители.

Ключевые слова: Сибирь, строители, рабочий класс, индустриализация, жилищный кризис, социальная политика.

Viktor I. Isaev
doctor of historical sciences, professor, chief research fellow,
Institute of history of the Siberian Branch
of the Russian Academy of Science, Novosibirsk, history49@mail.ru

LIVING CONDITIONS OF THE SIBERIAN BUILDERS DURING THE FORCED INDUSTRIALIZATION (THE END OF THE 1920th – THE 1930th)

On the basis of the archival and published materials living conditions of activity of the Siberian builders during industrialization of a national economy of the USSR are considered. The Soviet state concentrated all forces and resources on development of defense industry complex, overshadowing the solution of social problems; in the cities of Siberia the acute housing crisis resulted. Most of builders of the new cities and industrial new buildings of Siberia a long time was compelled to live in barracks, dugouts, tents. In article the conclusion that process of the forced industrialization of the Siberian region was carried out due to labor heroism and material and household deprivations of working class is drawn; the considerable part of this historical burden was assumed by the Siberian builders.

Key words: Siberia, builders, working class, industrialization, housing crisis, social policy.

Наиболее острым вопросом среди других социально-бытовых проблем, стоявших перед строителями Сибири в период индустриализации, был жилищный вопрос. Резкий рост численности населения при медленных темпах жилищного строительства и

слабом финансировании вызвали в городах Сибири жилищный кризис, который не удавалось решить в течение всего предвоенного периода.

Особенно трудным было жилищное положение на стройках новых промышленных предприятий Сибири. Здесь строители, а затем длительное время и работники предприятий, жили в бараках, землянках, палатках, шалашах. В таких условиях о соблюдении каких-либо норм обеспеченности жильем не приходилось говорить. В бараках на строительстве «Сибкомбайна», например, в 1930 г. на одного человека приходилось менее 2 кв. м. жилья [3, Ф. 5451, Оп. 14, Д. 542, Л. 25].

Типичной в этом плане была ситуация на строительстве Кузнецкого металлургического комбината (КМК). Из-за того, что строительство КМК пришлось начинать по существу на необжитых местах, большинство работников вынужденно было размещаться в бараках, землянках, немногим удавалось снимать жилье в близлежащих населенных пунктах. По свидетельствам первых строителей, собранным в архиве музея КМК, в первые годы площадка Кузнецкстроя утопала в грязи. Лучшими жилищами строителей и эксплуатационников считались дощатые засыпные бараки, в которых устраивали нары в два яруса. Семейные отгораживали углы мешками и простынями. Теснота была неимоверная, в бараках, рассчитанных на 30-40 человек, жило по 80 человек; в тех, которые предназначались для 100 жильцов, размещалось более 200 человек. На одного проживающего приходилось в лучшем случае около двух квадратных метров жилой площади.

Бараков строилось много, но их все равно не хватало, поэтому вновь прибывавшие рабочие и их семьи не только летом, но часто и зимой вынуждены были жить в палатках, оборудованных печами. Предприимчивые новоселы начинали строить себе землянки. Илья Эренбург, побывавший в это время на строительстве КМК, так описывал окружавшую строительство местность: «День и ночь рабочие строили бараки, но бараков не хватало. Семья спала на одной койке. Люди чесались, обнимались и плодились в темноте. Они развешивали вокруг коек трухлявое зловонное тряпье, пытаясь оградить свои ночи от чужих глаз, и бараки казались одним громадным табором.

Те, кто не попадали в бараки, рыли землянки... Земля покрылась волдырями: это были сотни землянок» [14, С. 153].

Множество землянок поднимались уступами по склонам промышленной площадки. Между лачугами и огородами, обнесенными колючей проволокой, тянулись узкие извилистые проходы. Не было ни электричества, ни воды. Воду и уголь таскали

в гору на себе. Обогревались землянки обычно самодельной железной печкой, изготовленной из бочки. В морозы в землянках было холодно, углы и стены покрывались инеем. Освещались землянки лучиной или керосиновыми лампами.

Забота об устройстве быта строителей Кузнецкстроя стала одним из основных направлений в деятельности администрации и общественных организаций. Первый секретарь Кузнецкого промышленного райкома ВКП(б), организованного осенью 1929 г., А.С. Кулаков значительную часть своего рабочего времени посвящал организации строительства бараков, проблемам устройства быта рабочих. Партийная и профсоюзная организации вместе с хозяйственной частью Кузнецкстроя постоянно держали в центре внимания вопросы об освещении и утеплении бараков, приобретении матрацев и необходимого инвентаря, обеспечении своевременной подвозки дров и т.п. [2, Ф. П-74, Оп. 2, Д. 1, Л. 191-192].

Вместе с тем в государственной политике именно в этот период сложился приоритет задач промышленного строительства, которые должны быть решены любой ценой, в том числе, за счет сокращения социальных программ. Так, согласно нормам, утвержденным на самом высшем правительственном уровне, основные ресурсы (финансовые средства и строительные материалы) должны были направляться, прежде всего, на строительство промышленных предприятий. На жилищное строительство разрешалось выделять не более 25–30% [4, С. 135].

Поэтому многие руководители строительства КМК, поставленные высшим партийно-государственным руководством перед задачей построить завод в самые сжатые сроки, считали, что забота об условиях жизни и быта строителей и эксплуатационников – дело второстепенное и даже неблаговидное. Так, на первой районной партийной конференции Кузнецкстроя в октябре 1929 г. заместитель начальника строительства Морозов заявлял: «Мы совершим преступление, если вместо заводских сооружений будем строить магазины, жилые помещения, контору кооперации и т.д. Кооперация – дело самого населения. Залезть в государственный сундук – дело самое легкое. Изыщите средства сами, не затрагивая заводских ассигнований... Нам партия поручила строить завод, а не здание дома торговли» [11, С. 37].

Большинство руководителей строительства КМК готово было мириться с тем, что плохое бытовое положение работников является как бы неизбежностью. Казалось, что взятый курс на форсирование индустриализации оправдывал все трудности и неимоверные лишения, которые приходилось испытывать строителям нового города. Люди на стройке комбината рассматри-

вались, прежде всего, как трудовой ресурс, как часть единого индустриального механизма.

В целом в первые годы создания комбината 95% строителей жило в бараках и землянках [1, Оп. 2, Д. 45, Л. 216; 10, Ф. 143, Оп. 1, Д. 60, Л. 67]. К началу 1932 г. только 47,9% рабочих были обеспечены хоть какой-то жилплощадью от предприятия, в основном это были бараки, остальные проживали в частном секторе, близлежащих деревнях и т.п. По отчетным данным в 1932 г. на одного жителя в Новокузнецке имелось 1,27 кв. м жилплощади. Но если исключить из отчетных показателей землянки и времянки, то относительно нормальной жилой площади приходилось только 0,44 кв. м на человека [1, Оп. 2, Д. 45, Л. 127, 205; 10, Ф. 3, Оп. 2, Д. 6, Л. 6].

История Новокузнецка наглядно отражает важную особенность советской государственной политики, заключающуюся в том, что решение многих задач социалистического строительства достигалось за счет колоссальных лишений и жертв со стороны простого населения. При этом государственной пропагандой в общественном сознании утверждалась мысль о том, что жертвы являются необходимой частью борьбы за светлое будущее. Таким способом воспитывался аскетизм и самоотверженность поколения строителей социализма.

Типичную картину промышленных новостроек можно представить также по ситуации на строительстве завода горного оборудования в Новосибирске. Зимой 1932 г. в жилой зоне строительства свирепствовали эпидемии тифа и холеры, грязь и антисанитария были ужасающими. Большинство рабочих жило в палатках, землянках, на склонах оврага реки Каменки возник целый массив землянок, названный в народе «Копай-город». Жить в таких условиях в лютую сибирскую зиму казалось невозможным, но люди все же продолжали как-то существовать. Переполненные немногочисленные бараки представляли собой заполненные до отказа скопища людей [3, Ф. П-22, Оп. 1, Д. 48, Л. 92].

Состоявшееся в феврале 1932 г. на заседании горкома ВКП(б) обсуждение положения с жильем на строительстве завода выявило типичную для тех условий ситуацию. Директор строительства Прудников заявил, что из центра требуют прежде всего пустить завод, а жилье построить когда-нибудь потом. На жилищное строительство не отпускается достаточно ни финансов, ни стройматериалов, каждый вагон кирпича приходится выбивать в Москве. При этом все ссылаются на опыт Кузнецкстроя: там, дескать, тоже было трудно, но комбинат все же построили [3, Ф. П-22, Оп. 1, Д. 48, Л. 91-93].

Вынужденной мерой в этих условиях стал провозглашенный строительными органами Сибири курс на возведение жилищ, так

называемого, облегченного типа: дощатых, землебитных, саманных и т.п. Очевидно, что для суровых условий Сибири эти жилища мало подходили, но в тот момент главной задачей было дать людям хоть какую-то крышу над головой.

Можно сделать вывод, что для процесса урбанизации в Сибири было характерно появление новых городских поселений, в которых огромные массы людей оказывались в экстремальных условиях проживания. Государство не успевало, а часто и не стремилось создать для них необходимые элементы коммунально-бытовой инфраструктуры. Только постепенно вместо бараков и землянок, а чаще рядом с ними создавались районы нормальной городской застройки.

Во второй половине 1930-х годов жилищный кризис в городах Сибири продолжал обостряться. Причины такого положения заключались в «остаточном принципе» финансирования социальных потребностей населения, в том числе и жилищного строительства. Например, в Кузбассе, где острота жилищной проблемы была просто вопиющая, из общего объема капиталовложений в 1932–1937 годах только 15–25% шло на строительство жилья. В результате такой политики, по данным на 1937 г., 89% всего жилого фонда городов Кузбасса составляли дощатые, бревенчатые и саманные жилища, а также землянки. Например, в Прокопьевске количество землянок достигало 2500 [3, Ф. Р-1353, Оп. 1, Д. 174, Л. 6-11], а в Новокузнецке более половины работников КМК продолжали жить в бараках [12, С. 108]. В Барнауле на окраине пос. Ильича раскинулась пролетарская слободка из землянок под названием «Копай-город», также продолжали существовать землянки в других частях города [13, Ф. 312, Оп. 1-а, Д. 18, Л. 37; Ф. 333, Оп. 1, Д. 170, Л. 157].

Добротных каменных зданий в городах Сибири в это время было крайне мало. Так, к концу второй пятилетки в городах Новосибирской области только 2,8% жилого фонда составляли каменные строения [4, С. 15–16; 9, С. 108].

Среднедушевая обеспеченность жильем в городах Сибири была очень низкой. В 1937 г. в Новосибирске на 1 жителя приходилось 3,2 кв. м. жилой площади, в Новокузнецке, Кемерово, Анжеро-Судженске – 3,1 кв. м., в Красноярске – 2,8 кв. м., в Ленинске – Кузнецком, Игарке – 2,5 кв. м [6, С. 303].

Правда, следует отметить, что в этот период центры сибирских городов начали застраиваться зданиями, которые уже соответствовали представлениям об урбанизированной жилищной среде. В связи с этим происходило значительное улучшение жилищных условий определенной части городского населения. В новых роскошных домах получали квартиры, прежде всего, представители партийно-государственной номенклатуры, а также высшей

части интеллигенции. Среди рабочих таких счастливчиков было гораздо меньше, благоустроенным жильем обеспечивали ударников, стахановцев, которым вне очереди предоставлялись благоустроенные квартиры во вновь возводимых домах.

Трудности и лишения строителей не должны заслонять тот колоссальный рывок в создании жилищного фонда сибирских городов, который был сделан в годы первых пятилеток. Достаточно привести только некоторые показатели. Объем жилплощади в городах Западной Сибири за 1928–1932 гг. вырос на 1 млн. кв. м., т.е. в 1,7 раза, а в городах Кузбасса – в 3,2 раза [3, Ф. Р-47, Оп. 1, Д. 1609, Л. 11]. За годы второй пятилетки в городах Новосибирской области было введено в строй (с учетом индивидуального строительства) 1,5 млн. кв. м., в городах Восточной Сибири – 3,3 млн. кв. м. жилья. [6, С. 302]. Только государственный жилой фонд в городах Западной Сибири вырос с 2,5 млн. кв. м. в 1932 г. до 3,8 млн. кв. м. в 1937 г. [7, С. 49]. Все это свидетельствовало об интенсивном жилищном строительстве в городах Сибири, однако численность городского населения возрастала все же значительно быстрее, чем объемы вводимого жилья.

Надо отметить, что и в целом в городах России положение с жильем в исследуемый период было также крайне напряженным, большинство городов переживало жилищный кризис. Уровень средней обеспеченности жильем жителей городов дореволюционной России (6,3 кв. м. на 1913 г.) был достигнут лишь в 1940 г. [8, С. 59–60].

Форсированная, а в некоторых моментах и насильственная (если учесть вынужденное бегство крестьян в города, обусловленное эксцессами коллективизации и раскулачивания) урбанизация не могла создать благоприятную и благополучную среду в сибирских городах. Они представляли собой сочетание очагов индустриальной цивилизации, в которых были воплощены современные достижения городского образа жизни, с сохранением старых отсталых городских районов, так называемых «шанхаев», в которых наблюдались самые негативные проявления начального этапа урбанизации.

В ходе урбанизации в Сибири можно выделить формирование двух типов городов. В первом типе на базе старого городского поселения происходило преобразование и ускоренное развитие городской среды обитания. Примером здесь могут послужить Барнаул, Томск, Омск, Красноярск. Во втором типе формирование городов происходило на новом месте, практически с нуля, что вызывало особенно серьезные трудности для создания нормальной городской среды обитания. Примером второго типа могут служить Новокузнецк, Кемерово, отчасти Новосибирск в районах строительства Сибсельмаша и завода горного оборудования.

В таких условиях складывались два типа социально-культурной городской среды: первый, находившийся, как правило, в центре города, представляемый как образцовый социалистический тип городской застройки, часто с хорошей архитектурой, озеленением и удачной планировкой всех элементов городской среды. Второй – стихийно складывающийся тип беспорядочной городской застройки, в основном с подворным расселением, сохраняющий элементы деревенского образа жизни. К нему же можно отнести и характерный для начального этапа урбанизации Сибири тип городской среды, (правда, городской ее можно назвать только с оговоркой) включавший бараки, землянки, шалаши, времянки. Конечно, такая застройка рассматривалась как временная, но во многих городах Сибири бараки периода форсированной урбанизации просуществовали вплоть до последнего десятилетия XX века.

Таким образом, подавляющее большинство сибирских строителей в период индустриализации работало и проживало в тяжелых материально-бытовых условиях. Постоянный недостаток жилья, сопровождавшийся дефицитом основных товаров народного потребления, обусловил низкий уровень жизни населения в городах Сибири. В то же время развернувшееся в эти годы интенсивное жилищное строительство закладывало материальную основу для выхода из жилищного кризиса.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

1. Архив истории Кузнецкого металлургического комбината.
2. Государственный архив Новосибирской области.
3. Государственный архив Российской Федерации.
4. Итоги хозяйственного и культурного строительства Новосибирской области за второе пятилетие. Новосибирск, 1939.
5. Исаев В.И. Социальные проблемы формирования Урало-Кузнецкого комплекса // Урал и Сибирь в сталинской политике. Новосибирск, 2002.
6. История рабочего класса Сибири. Рабочий класс Сибири в период строительства социализма. 1917—1937 гг. Новосибирск, 1982.
7. Коммунист (Новосибирск). 1936. № 13-14.
8. Майер В.Ф. Уровень жизни населения СССР. М., 1977.
9. Новокузнецк в прошлом и настоящем. Новокузнецк, 1971.
10. Новокузнецкий филиал государственного архива Кемеровской области.
11. Превращение Кузбасса в индустриальный регион. 1927—1937 гг. Кемерово, 1995.
12. Полянская Е.М. Строительство социалистического города в довоенные пятилетки // Новокузнецк в прошлом и настоящем: Материалы научной конференции, посвящённой 350-летию основания Кузнецка. Новокузнецк, 1971.
13. Центр хранения архивных фондов Алтайского края.
14. Эренбург И. Собр. соч. в 9 т. Т. 3. М., 1964.

* * * * *

УДК 93/94
ББК 63.3(2)61/85.11

Макарова Надежда Николаевна
кандидат исторических наук, доцент,
Магнитогорский государственный технический университет
им. Г. И. Носова, г. Магнитогорск, makarovanadia@mail.ru

СТАЛИНСКАЯ МАГНИТКА: ОБЩИЕ ТЕНДЕНЦИИ ГРАДОСТРОИТЕЛЬСТВА (1929–1953 гг.)

Магнитогорск представляет собой уникальный город в контексте развития архитектуры и градостроительства. На протяжении 1929–1953 гг. в Магнитогорске продолжались поиски наиболее приемлемых форм градостроительства. В данной статье рассказывается об особенностях развития градостроительных концепций и их практической реализации в Магнитогорске. Особенностями развития города в данный период стали отсутствие генерального плана строительства города; отставание темпов жилищного строительства от темпов увеличения численности населения; острый жилищный кризис; наличие стихийной застройки; регулярное нарушение очередности строительства.

Ключевые слова: история, СССР, Магнитогорск, новый город, архитектура, генеральный план.

Nadezhda N. Makarova
candidate of historical sciences, associate professor,
Nosov Magnitogorsk State Technical University,
Magnitogorsk, makarovanadia@mail.ru

STALIN'S MAGNITOGORSK: THE GENERAL TRENDS OF URBAN DEVELOPMENT (1929–1953)

The city of Magnitogorsk is a unique city in the context of the development of architecture and urban planning. For 1929 – 1953 in Magnitogorsk continued the search for the most appropriate forms of urban development. This article tells about the features of development of urban concepts and their practical implementation in Magnitogorsk. Features of city development in this period was the absence of the General construction plan of the city, lagging

behind the pace of housing construction from the rate of increase in population; an acute housing crisis, the presence of spontaneous development; regular violation of the order of construction.

Key words: history, Soviet Union, Magnitogorsk, a new city, architecture, master plan.

Возникнув в 1929 г. как строительная площадка по созданию металлургического завода, Магнитогорск в настоящее время представляет собой крупное муниципальное образование областного подчинения. Город Магнитогорск поистине является уникальным городом в масштабах России. Это крупнейший промышленный центр Урала, который играл важную роль в индустриальном развитии страны в 1930-е гг. и во время Великой Отечественной войны. Город занимает уникальное географическое положение. Он расположен в двух частях света – Европе и Азии, разделяемых водохранилищем реки Урал. Большинство городов Челябинской области были основаны в XVIII–XIX вв., а Магнитогорск получил статус города в годы индустриализации, превратившись в крупный промышленный центр. Уникальность Магнитогорска в масштабах области проявляется также в том, что развернувшееся здесь в 1930-е гг. масштабное строительство было реализовано полностью, в то время как во многих городах ограничились подготовкой строительной площадки.

Не менее значимой особенностью развития города стала его уникальная архитектура и процесс градостроительства в целом. Концепция «нового города» в отечественном градостроении начала распространяться в начале XX века. Популярность эта идея получила благодаря книге Э. Говарда «Города будущего», в которой отмечались перспективы и польза строительства новых городов на девственной земле, произведенного без помех, создаваемых традициями и предубеждениями прошлого [6, С. 3]. В контексте социальных преобразований, проводимых в СССР, понятие «новый город» включало в себя тезисы о реализации новых градостроительных концепций [12, С. 24] и коллективизации быта. Н. Милютин, давая характеристику Магнитогорску, отмечал, что это «первый в СССР чисто советский город, где мы не связаны с прошлым, где мы всему миру демонстрируем волю пролетариата к новой общественной жизни» [17, С. 117].

В настоящее время город Магнитогорск представляет собой памятник архитектуры советского периода. На протяжении 1930–1980-х гг. архитектурный облик города менялся в русле развития советской архитектуры. Последняя преодолела четыре базовых этапа в своем развитии. Первый период – советский авангард (1918–1932) – в силу хронологических рамок, по сути,

не оказал существенного влияния на Магнитогорск. Второй период – сталинский ампир (1933–1953) представлен в Магнитогорске достаточно широко. Третий (1953–1964) и четвертый (1964–1982) периоды ассоциируются с массовым жилищным строительством в результате жилищной реформы Н.С. Хрущева и активного жилищного строительства в период Л.И. Брежнева. В Магнитогорске именно в 1960–1970-е гг. в большинстве своем были расселены бараки.

В данной статье речь пойдет о градостроительстве и архитектурном облике города периода 1929–1953 гг. Хронологические рамки исследования достаточно условны, т.к. смерть И.В. Сталина не оказала существенного влияния на облик города. Переход в градостроительной концепции Магнитогорска происходил постепенно, начиная с окончания Великой Отечественной войны и до начала массового жилищного строительства в Магнитогорске. Кроме того, в 1953 г. для Магнитогорска был утвержден новый генеральный план, предусматривавший развитие города в рамках левого и правого берегов. Источниковая база данного исследования опирается на разнообразные исторические источники: законодательные, распорядительные и нормативные акты центральных государственных органов власти центрального, регионального и местного значения; материалы делопроизводственной документации, почерпнутой в городском архиве Магнитогорска; материалы статистики (данные местных статистических управлений как опубликованные ранее, так и хранящиеся в архивах); периодическая печать; опубликованные мемуары и неопубликованные воспоминания участников и очевидцев домостроения в Магнитогорске; изобразительные или визуальные материалы; цифровые и электронные источники (географическая информационная система «2gis»).

В 1929 г. началось строительство металлургического завода и города Магнитогорска на новом пустом месте, что соответствовало концепции построения «нового города». В это же время началась дискуссия о социалистическом расселении, главная цель которой заключалась в разработке нового типа управления городами. Участников дискуссии о социалистическом расселении разделяют на «урбанистов» (Л. Сабсович) и «дезурабанистов» (М. Охитович). Они предлагали различные композиционные градостроительные схемы, хотя были едины в их идеологическом обосновании. В 1930 г. были проведены конкурсы на создание генерального плана города Магнитогорска. Уже на данном этапе возникли разночтения о выборе площадки для строительства. Правобережный вариант размещения города имел преимущество в наличии идеальной плоской площадки для строительства; ле-

вобережный проект – возможность быстрой доставки рабочих к производству. В условиях первоочередности строительства ММК, победу одержал левобережный проект размещения города.

Строительство Магнитогорска осуществлялось без генерального плана вплоть до 1940 г. На многочисленных совещаниях по поводу проекта будущего города обсуждались различные вопросы: необходимость образования домов-коммун, какие возрастные группы охватывать коммунальным расселением, «... разрешить ли родителям брать на ночь детей домой...» [8, Ф. Р-7952, Оп. 5, Д. 361, Л. 2]. В январе 1930 г. СНК РСФСР объявил конкурс на эскизные проекты Магнитогорска. Главное требование к проектам заключалось в максимально возможном обобществлении быта. Под обобществлением быта понималось прежде всего отсутствие кухонь в квартирах, создание единой фабрики-кухни, обслуживающей все население города, отделение детей от родителей и т.п. [8, Ф. Р-7952, Оп. 5, Д. 361, Л. 7]. К марту 1930 г. было создано значительное число проектов, лучшим среди которых признали проект архитектора С. Чернышева.

В то время как шли споры о наиболее удачном варианте размещения города, население Магнитогорска росло. Дефицит жилья обострялся. Отсутствие генплана сделало необходимым строительство временных жилищ. Огромные размеры строительной площадки, объекты которой располагались на значительной по протяженности территории (с севера на юг протяженность стройки составляла 9 км, с востока на запад – 5 км) [2, С. 28], а также отсутствие транспорта и качественных дорог определили местоположение жилых поселков возле строительных участков. Барачный городок состоял из отдельных, довольно крупных, участков, которые имели номера с 1 по 14. Официально строительные участки были образованы приказом начальника управления Магнитостроя от 29 июля 1930 г. Первый участок был элитным. Он располагался юго-западнее городского парка Металлургов, стадиона и будущего проспекта Пушкина. Простирался этот участок до клуба железнодорожного транспорта. На первом участке размещались городские магазины, нарсуд, кинотеатр «Магнит». К югу от первого участка находился тринадцатый, а за ним одиннадцатый участки. Самым крупным участком был пятый, который располагался севернее будущего проспекта Пушкина. На окраинах этих участков для передовиков отводились земли под индивидуальное строительство. В результате вокруг барачных и земляночных участков образовались поселки, многие из которых существуют и ныне (Димитровский, Карадырский, Щитовые). Северо-западнее участка № 1 располагались землянки Тукового поселка. Такова была в

общем виде схема расположения жилых участков. В одной из рукописей, предназначенной для опубликования в рамках проекта «История фабрик и заводов» было дано описания левобережья Магнитогорска в начале 1930-х гг.: «Огромный временный город из тысяч бараков, дощатых контор, перепоясанный десятками железнодорожных путей, город, весь как в великой битве изрытый траншеями и окопами, раскинулся город…» [8, Ф. 7952, Оп. 2, Д. 145, Л. 89].

Осенью 1930 г. в Магнитогорск прибыла комиссия, в составе которой был архитектор С. Чернышев. У руководства Магнитостроя появилась надежда, на то, что появится план строительства капитальных зданий. Однако С. Чернышев, увидев ландшафт, отказался от реализации своего собственного проекта, т.к. готовил его без учета рельефа местности. Эрнст Май также был в составе комиссии, он осмотрел местность, предполагаемую строительную площадку, а потом начал разрабатывать проект. Комиссия поставила вопрос о целесообразности строительства города на правом берегу реки Урал. Но, учитывая отсутствие технико-экономических обоснований строительства города на правом берегу, а также то обстоятельство, что на левом берегу уже была подготовлена строительная площадка и база временного жилья, было принято решение о строительстве города на левом берегу. Э. Май (Цекомбанк) и архитекторы Гипрогора разработали проекты будущего Магнитогорска, ни один из которых принят не был, но дальнейшую работу поручили группе Э. Мая.

Проект, разработанный под руководством Э. Мая, предполагал создание огромного рабочего поселка. Закладка фундамента первого капитального дома на улице Пионерской 5 июля 1930 г. положила начало капитальному строительству в городе. В период до 1935 г. было завершено строительство квартала № 1 и частично квартала № 2 Соцгорода. Квартал № 1 Соцгрода был ограничен улицами Маяковского, Кирова, Чайковского и проспектом Пушкина. Квартал № 1 имел прекрасно разработанную систему жизнедеятельности и обслуживания всех без исключения жителей. Жилые дома по плану располагались вокруг парков и общественных центров (магазинов, школ, больниц). Проектировался квартал как жилой микрорайон на 9,3 тысячи человек при норме 6 кв. м. жилой площади на человека, однако детально разработанный проект в условиях приоритетного строительства металлургического завода реализовался некомплексно. Поскольку городу требовалось жилье, возводили жилые дома, а общественные здания откладывали на более поздний срок.

Строительство второго квартала на левом берегу, который прилегал к проспекту Пушкина, было основано на создании

замкнутых дворов, которые защищали от сильного ветра. Квартал был застроен 6-этажными домами с благоустройством. Кроме того, квартиры в этих домах были рассчитаны на посемейное заселение. Внешне дома были оформлены парадно: первые этажи домов заполняли магазины с красивыми витринами. Но в целях экономии средств идея домов–коммун была заменена строительством менее удобных квартир, размещаемых в многоэтажных домах секционного типа. На лестничной площадке располагались две квартиры. Данный проект не был реализован. В условиях скорейшего ввода в эксплуатацию металлургического комбината, строительство социальных объектов и озеленение отложили на неопределенный срок. Жилой район был неудобно расположен по отношению к железнодорожному узлу, отрезан промплощадкой от водного бассейна и не имел территории для перспективного развития. Кроме того, соцгород оказался расположен без учета зоны ветров, в результате пыль с завода направлялась на жилой район. Все перечисленные обстоятельства привели к тому, что научно-технический совет утвердил в проекте лишь западную часть южного города левобережного Магнитогорска (кварталы № 1 и № 2). В конце 1933 г. вышло постановление о переносе жилищного строительства на правый берег Урала, т.к. рельеф левобережья не давал возможности территориального роста города. Однако левобережье продолжало развиваться в рамках завершения начатого строительства, организации самовольного домостроения и замены временного жилого фонда капитальными строениями. Разработка нового проекта планировки города была поручена ленинградскому отделению Горстройпроекта Ленгорстройпроект. Центром левого берега была Комсомольская площадь. Ее проект, а также проекты прилегающих к ней зданий, были разработаны под руководством архитектора Б. Данчич.

За 1933–1937 гг. в городе был возведен ряд общественных зданий: дворец металлургов (П. Бронников), Государственный банк, административное здание и гостиница на Комсомольской площади, заводская лаборатория (Ф. Ялов), школа фельдшеров, ряд клубов и проч. В 1935 г. был пущен трамвай. Появились поселки индивидуальной застройки с регулярной планировкой. Одним из таких поселков был американский поселок или «Березки». Выбор территории для строительства поселка «Березки» зависел от нескольких причин. Во-первых, поселок расположили на западном склоне горы Магнитной, т.к. в недрах ее не было обнаружено запасов железной руды. Во-вторых, территориально гора находилась сравнительно недалеко от строящихся объектов металлургического завода, что позволяло быстро доставлять

специалистов на работу, но при этом поселок располагался вне строительной площадки комбината. В-третьих, «Березки» были удобно ориентированы относительно розы ветров. В период с 1929 по 1941 гг. можно выявить несколько этапов создания поселка «Березки». Первый этап касался строительства в 1929–1930 гг. основных корпусов гостиничного типа для иностранцев [15, С. 33]. Второй этап охватывал 1930–1931 гг. – это было время, когда строительство щитовых домов гостиничного типа продолжалось и одновременно осуществлялось строительство двухэтажных коттеджей и одноэтажных одноквартирных домов с участками земли для инженерно-технического персонала ММК и руководства города. Третий этап охватил 1932–1939 гг. – время создания развитой инфраструктуры для обитателей элитного поселка. В этот период в «Березках» были выстроены школа, детский сад, ясли, магазин, две больших столовых. В 1934 г. началось возведение клуба Горняков на центральной улице поселка (ул. Щорса). Одновременно со строительством были разбиты парковые зоны, аллеи, скверы и т.п. Поселок «Березки» строился по типовым проектам домов и района в целом, что отвечало характерным для того времени принципам комплексного строительства, свободной планировки, организации жилого района вокруг общественного зеленого массива – своеобразного микрорайонного сада со спортивной площадкой, павильоном и тенистыми прогулочными аллеями. Комплексная застройка поселка «Березки» слагалась из 1–3-этажных жилых домов секционного типа, расположенных вокруг микрорайоннного сада и коттеджей со своими участками-садами. Поселок «Березки» представлял собой замкнутый мир, в котором были все условия для благоприятного проживания [10, С. 88].

Большинство участников строительства Магнитогорска первой пятилетки однозначно высоко оценивали результаты проделанной работы к концу 1930-х гг.: «Я приехал утром и целый день бродил по городу без цели… Мне казалось я обнажил голову перед человеческим трудом. Надо помнить Магнитку 1933 года, надо помнить эту выжженную степь… я впервые увидел в Магнитогорске двухэтажное серое школьное здание с белыми рисованными колоннами!… Я видел клуб металлургов на 960 мест, библиотеку на 100 тыс. томов… Столовая в клубе огромная и уютная с мраморными фресками и мягкой мебелью…» [20, Ф. 1495, Оп. 1, Д. 52, Л. 59-60].

Жилые кварталы индивидуальной застройки и кварталы городского типа (например, № 7 и № 7а), возникшие в 1942–1944 гг., внесли существенные изменения в генеральный план города. Эти кварталы были созданы для расселения эвакуированного в

Магнитогорск населения. В целом к 1946 г. возникла острая необходимость повысить качество градостроительных работ. Жилищное строительство в левобережной части города (например, в поселке Дмитровский) осуществлялось вопреки генеральному плану.

Строительство же на правом берегу Урала фактически началось только после войны. Так, в 1946 г. на правом берегу проживало 20 тыс. человек, освоена была лишь 1/6 часть территории, планируемой к заселению. В 1946 г. вышло постановление партии об улучшении жилищного и коммунального строительства города Магнитогорска. План правобережной части города был скорректирован Ленгипрогором (В. Яковлев, М. Соколов, Н. Матвеева) и Гипромезом (А. Сорокин, А. Дубинин, М. Морозов). В 1947 г. Совет Министров СССР утвердил новый проект планировки и застройки города. Его авторами были архитекторы Ю. Киловатов, А. Дубинин, А. Сорокин, А. Тидерман, М. Белый, М. Соколов, М. Дудин. Проект предусматривал озеленение, благоустройство города, создание магистральных улиц. Однако и этот проект не был реализован, т.к. значительное развитие промышленной зоны на левом берегу не позволило воплотить все идеи. Одновременно изменению подвергся проект и правого берега. Население города росло намного интенсивнее планируемых темпов. Кроме того, требовалось логично связать промышленную зону левого берега и жилую зону правого берега. В 1953 г. был утвержден новый генплан, направленный на решение указанной задачи.

В 1948 г. в Гипромезе под руководством архитекторов И. Метта и А. Дубинина был разработан проект детальной планировки северного района Правого берега города. Этот же коллектив разработал проект застройки улиц Комсомольская и Ломоносова и прилегающих к ним кварталов. Один из центральных проспектов города – проспект Металлургов был спроектирован сотрудниками Техбюро Академии Архитектуры СССР. Предмостная площадь была спроектирована Ленпроектом. В 1951 г. по проекту архитекторов Л. Бумажного, Д. Бурдина, Л. Баталова, А. Ершова и О. Окунева была закончена постройка жилых кварталов северной стороны проспекта Металлургов. В 1950 г. началось проектирование, а в 1952 г. строительство южной стороны проспекта вместе с прилегающими к ней кварталами [10, С. 27–28]. Правобережная часть города представляет собой полоску селитьбы, вытянутую с севера на юг вдоль реки Урал. С севера она ограничена новым вокзалом, на западе – обширным массивом индивидуальной застройки. Дальнейшее развитие города могло происходить исключительно в южном направлении.

Распространение сборного домостроения повлекло изменение принципов организации жилых кварталов уже в 1951–1953 гг. В эти годы на правом берегу в Магнитогорске была возведена серия домов вдоль улицы Ленина по типовым проектам. Авторы продемонстрировали возможность застройки домами простейшей конфигурации. Отказавшись от угловых секций, применяя один мотив пластики фасадов проектировщики смогли сократить сроки постройки домов. Кроме того, в 1950 г. в Магнитогорске началась специализация строительных работ. Ускорить темпы жилищного строительства позволил пуск в эксплуатацию завода крупнопанельного домостроения. Многие ручные процессы в строительстве были заменены механизацией труда. Монтаж жилого дома из панелей осуществлялся за 28 дней.

В следующей группе строительства (1950–1952 гг.) в кварталах, примыкающих к проспекту Металлургов (4б, 5а, 7б, 8, 15б, 16), технико-экономические показатели были не слишком хорошими. Увеличив этажность домов до 4-5 этажей и сохранив прежние размеры кварталов и жилых дворов, проектировщики уплотнили застройку. Так, например, плотность застройки в квартале № 5а составила 36,5% при норме 25%. Жители оказались лишены площадок для отдыха, спортплощадок. Однако авторам удалось улучшить систему бытового обслуживания населения. В кварталах № 15б, 16, 8, 5а в торцевых секциях внутриквартальных домов были вмонтировали типовые хозяйственные блоки (мусоросборные камеры, трансформаторные подстанции, ремонтные мастерские, прачечные и т.п.) [10, С. 97–98].

В 1953 г. при строительстве кварталов вдоль улицы Жданова были учтены недостатки предыдущих лет. 1953 год можно считать началом нового этапа в развитии жилищного строительств в Магнитогорске. Разрозненные кварталы № 50, 51 и 52 были объединены зеленой зоной общественного назначения, что позволило «выиграть» пространство для каждого квартала. Озеленение улицы Калинина и территорий школ, располагающихся здесь, позволило фактически сформировать микрорайон, включив в него кварталы № 16 и 5а. Шаг вперед в области градостроительства в данных кварталах – выделение зоны общественных зданий: школы, детские сады, спортивные объекты сконцентрированы в центре нескольких жилых кварталов [10, С. 99]. Становление новых принципов организации жилого квартала было связано с развитием сборного домостроения. Крупнопанельное домостроение 1951–1953 гг. продемонстрировало возможности отказаться при строительстве от угловых секций и разнообразить облик жилой застройки.

Идея превращения Магнитогорска в город-сад сохраняла свое значение долго время: «Здесь же возникал новый благоустроенный социалистический город. Огромные красные и серые корпуса расположились вдоль правильных улиц. Уже намечаются контуры будущих садов и скверов...» [8, Ф. 7952, Оп. 2, Д. 145, Л. 100]. Причина такого настойчивого создания сада в промышленном городе крылась не столько в идеологической плоскости, сколько в санитарно-экологическом состоянии города. Особенности застройки территории города сформировали неблагоприятную зону с точки зрения санитарных норм и экологического благополучия горожан. Для структуры Магнитогорска сталинского периода характерно центральное расположение главного градообразующего предприятия – ММК и предприятий металлообрабатывающей промышленности – и концентрическое расположение селитьбы. Капитальная городская застройка города к середине 1950-х гг. был представлена Соцгородом Левобережья и Правым берегом. Разделяли жилую и промышленную зоны двухкилометровые санитарные разрывы. Соцгород и комбинат разделены парком культуры и лесозащитной полосой; правый берег и комбинат должны были разделить заложенные прибрежные парки. Однако мощность производства поступательно возрастала и уже в конце 1950-х гг. стало очевидно, что данных санитарных зон явно недостаточно [10, С. 33]. Кроме того, экологическую ситуацию ухудшило строительство на правом берегу завода крупнопанельного домостроения и цемзавода.

В изучаемый период в Магнитогорске стремление к типизации жилья было довольно настойчивой тенденцией. Объяснялось это стремлением максимально ускорить темпы жилстроительства. Несмотря на типизацию, на протяжении исследуемого периода, в городе возникло значительное число типов жилья. Основными являлись *временное и постоянное* жилища. Среди временных типов жилья можно выделить палатки, «чингизки», землянки и бараки. К постоянным относятся, прежде всего, капитальные дома. Прибывающих на Магнитострой в массовом порядке рабочих селили в *брезентовых палатках*, каждая из которых вмещала по норме 17 человек. На самом же деле в одной палатке размещалось по 25–30 человек [8, С. Ф. Р-5451, Оп. 15, Д. 429, Л. 110]. Внутри палатки, по воспоминаниям одного из ее обитателей, «были топчаны и на каждом топчане – соломенные матрацы, то есть вам давали чехол, а вы искали солому» [8, Ф. Р-7952, Оп. 5, Д. 300, Л. 35]. К ноябрю 1929 г. брезентовые палатки были заменены так называемыми *«чингизками»*. Смысл строения заключался в том, что стены брезентовой палатки покрывали досками, а между ними засыпали землю, настилали

пол, устанавливали печь. Довольно похожи по конструкции на «чингизки» были магнитогорские *землянки*. Магнитогорец Н. Яловой вспоминал, что в 1935 г. его отец построил землянку № 57 в поселке «8 Марта». Коренным отличием землянки от «чингизки» было то, что последние находились на земле, а землянки уходили под землю примерно на метр. Респондент В.И. Федосеева рассказывала о том, как ее родители после переезда в Магнитогорск в 1931 г. скитались в поисках жилья, т.к. место в бараке им не давали и тогда «отец начал строить землянку на Шанхае. Так его тогда называли... И мы в ней жили долго… В дом переехали прямо перед войной…» [4].

Однако наибольшую популярность и распространение в Магнитогорске получили *бараки* (одноэтажное коридорного типа здание, входы в которое осуществлялись через пристроенные тамбуры). Одна из учителей Магнитогорска О.П. Эбулдина отметила: «Барак – новое для меня слово. Где и когда и кем выдумано это слово?! Входишь в барак… длинный, неширокий коридор, в начале и в конце которого входные двери, а по бокам двери в жилые комнаты. В каждой комнате живет семья в три-пять человек. Общая для всех кухня… Зимой по коридору гуляет ветер, холодно…» [21, Л. 53]. Для строителей – одиночек бараки строились по типу казарм на 250-300 человек, для семейных – с комнатной планировкой на 150-200 человек. Когда комнатных бараков не хватало, то семейных селили в бараки с одиночками: «Мы переехали в барак из дикого камня (на 6 участке). Там жили человек 80-100… Печки выводили в окна. Женатые жили там же в бараке, отгородившись одеялами, а то и просто так…» [20, Ф. 2285, Оп. 1, Д. 104, Л. 49]. Подобное расселение вызывало недовольство обеих сторон [19, № 1908 / 19 н/в. Л. 53]. Планировочное решение бараков повторяло проекты домов-коммун периода 1920-х гг. как формы поиска нового социалистического бытия. Коридорная планировочная схема хотя и являлась самой неэкономной для строительства, но, по мнению В. С. Федосихина и Б. В. Хорошанского, «создавала наиболее благоприятные условия для обобществления домашнего хозяйства... позволяла контролировать быт жителей партийным и комсомольским руководителям. Коридор, посредством которого осуществлялся постоянный контакт между проживающими, хорошо просматривался и всегда можно было пресечь несанкционированные действия» [22, С. 49]. Условия проживания в бараках были тяжелыми [7, 1933, 24 ноября]. Большая скученность [16, 1932, 5 января] населения, отсутствие помещений для сушки одежды, стирка белья и пеленок, прием пищи, пьянство, картежные игры, хулиганство – обычные явления в любом барачном поселке» [1, С. 111], делавшие жизнь рабочих невыносимой [7,

1931, 15 августа]. Хотя бараки оставляли желать лучшего, но, по признанию одного из первостроителей люди «радовались уже тому, что не живем в палатке...» [13, С. 103].

В период с 1929 по 1941 гг. в Магнитогорске возводились дома нескольких типов: каменные дома Госпроекта, дома типа ИНКО, щитовые и каркасные. Этажность варьировалась от 1 до 6 этажей. При этом 6-этажные дома начали строить только в 1934 г. Основной формой жилищного строительства в Магнитогорске был квартирный дом сборной щитовой конструкции, возводившийся «индустриальным методом» [10, С. 149]. В газете «Магнитогорский комсомолец» от 10 августа 1931 г. появилось сообщение о строительстве 225 щитовых жилых домов. Необходимость их возведения объяснялась тем, что «каменное производство соцгорода не поспевает за темпами постройки завода» [9, С. 226]. В соответствии с Постановлением Совнаркома СССР от 26 мая 1931 г. Управлению строительством соцгорода предлагали начать с 25 июля постройку щитовых домов. В сообщении говорилось о том, что дома оборудуют водопроводом, отоплением, канализацией, а во дворах будут сосредоточены необходимые сооружения общественно-коммунального назначения [4, 1932, № 1, С. 3]. В условиях нехватки жилья каркасные дома, которые собирались в течение 15 дней, стали очень популярны. Однако жилищные щитовые конструкции были недолговечными и считались временным типом жилья, поэтому возведение обещанных коммуникаций и общественно-коммунальных объектов не было произведено [8, Ф. Р-7952, Оп. 5, Д. 361, Л. 17]. Каркасные дома представляли собой еще один тип временного жилья, которое сооружалось из отдельных скрепленных между собой стержней либо балок с деревянными «щитовыми» стенами. Для ИТР доменного цеха в 1934 г. существовало пять таких домов, из которых два дома были квартирного типа на 16 квартир каждый и три – комнатного. Семья А.И. Ивановой в конце 1934 г. получила комнату в таком доме. «Сначала родители были очень рады, ведь они получили отдельное жилье, – рассказывает дочь инженера, – уже потом-то они поняли, что жить в таком доме ничуть не лучше, чем в бараке» [3].

Важное значение для улучшения архитектурного облика Магнитогорска имели постановления СНК СССР «Об улучшении жилищного строительства» и «О прекращении беспроектного и бессистемного строительства», принятые в 1934 г. Они ограничивали практику возведения всякого рода облегченных жилых конструкций в виде малоэтажных, каркасных, щитовых домов и бараков и обязывали строить только капитальные дома.

Основу более ранней центральной части первого квартала составили разработанные Госпроектом четырехсекционные четы-

рехэтажные кирпичные дома с индивидуальными квартирами большой площади. Жилая и полезная площадь в трехкомнатной квартире составляла 55,4 и 75,8 кв. м., в пятикомнатных – 70,75 и 93,7 кв. м. соответственно. При остром жилищном дефиците это привело к покомнатному заселению квартир. Результатом поисков более экономичного типа нового жилища явились так называемые дома типа ИНКО (индивидуально-коллективные), которыми застраивали боковые зоны первого квартала. Планировка домов с комнатами-спальнями, размещенными по обе стороны лестничной клетки и санитарного узла, преследовала цель экономить средства и обобществлять быт. Из домов этих типов были исключены кухни. Граждане, получившие постоянное, а не временное жилье в таких домах, первоначально были рады, но со временем у них появились жалобы на неустроенность быта. Действительно, большая часть жилых домов мало отличалась от бараков, т.к. в них практически отсутствовало благоустройство. Существенным недостатком, по мнению владельцев квартир в индивидуально-коллективных домах, было отсутствие кухонь. Мать респондента В. Т. Лобачевой рассказывала о том, как в таком доме приходилось жить: «Тетя Маша так радовалась, всем хвасталась, что ей дали квартиру, но когда она там пожила, поняла, что там даже чай негде вскипятить и стирать негде» [5]. Ордера на вселение в первые капитальные дома Магнитогорска получили передовики и ударники строительства, закрепившиеся в Магнитогорске на постоянное жительство [8, Ф. Р-7952, Оп. 5, Д. 302, Л. 33]. Горожане, вселившиеся в квартиры, сразу почувствовали массу неудобств: отсутствие водоснабжения, канализации, отопления, близлежащих магазинов и первоначально амбулаторий [22, С. 80]. Жалобы магнитогорцев, расселенных в многоэтажных домах типа ИНКО, обусловили переход в 1934 г. к строительству, главным образом, пятиэтажных домов секционного типа во втором квартале Соцгорода. Планировочная структура домов основывалась преимущественно на жилой секции с двумя трехкомнатными квартирами с кухонным блоком. Покомнатное заселение имело место и в домах этого типа.

В годы войны в первые послевоенные годы в Магнитогорске возводились исключительно капитальные дома различной планировки. Так, например, в квартале № 2а на правом берегу были возведены двухэтажные секционные дома облегченной конструкции, которые использовались под жилье для строителей. Но вскоре они были заменены домами-общежитиями. В 1941–1943 гг. при жилищном строительстве на правом берегу использовались проекты домов, уже возведенных в левобережной части города. Эти дома отвечали условиям жизни военного времени: экономичные малометражные однокомнатные кварти-

ры, предназначенные для проживания одной семьи. В 1946 г. в городе начали строить одно- и двухэтажные шлакобетонные литые дома. Однако от данного типа строительство было решено отказаться, т.к. в зимнее время применение технологии было ограничено. В 1946–1949 гг. в связи с выходом постановления правительства об улучшении жилищно-коммунального строительства в Магнитогорске был возведен обширный жилой массив на правом берегу. Жилые дома в кварталах № 4а, 4б, 7а, 7б были основаны на типовых секциях квартир архитектора А. Зальцмана. В этих домах располагались двух, трех и четырехкомнатные квартиры. Жилая площадь двухкомнатной квартиры в таком доме составляла 26,5 кв. м. Среди достоинств организации полезной площади стоит отметить отдельную кухню, наличие кладовки и встроенных шкафов [10, С. 171]. По проекту архитектора И. Метта, в объединенном квартале № 19а-20 были выстроены дома гостиничного типа, предназначенные для молодых рабочих. В целом в 1946–1953 гг. на правом берегу было возведено значительное количество домов различной планировки.

Итак, среди особенностей жилищного и гражданского строительства в Магнитогорске следует назвать следующие черты:

1. Отсутствие генерального плана строительства города на протяжении 1929–1953 гг. В том случае, если официально генеральный план города существовал, он все равно не соблюдался. Причинами подобного явления выступали интенсивный рост населения города (в 1930–1946 гг. механический рост населения, а в последующий период за счет естественного прироста), форсированное развитие промышленной зоны, рельеф местности и роза ветров, которые не позволяли развивать жилищное строительство на левом берегу, а на правом давали возможности роста городской селитьбы только в южном направлении.

2. Темпы жилищного строительства в изучаемый период традиционно отставали от темпов увеличения численности населения Магнитогорска. Это вызывало острый жилищный кризис на протяжении всех лет существования города. В условиях форсированного строительства градообразующего предприятия в 1930-е гг. (Магнитогорского металлургического комбината) объекты жилищного строительства и тем более социальной инфраструктуры и городского благоустройства откладывались на более поздний срок. В послевоенный период акцент в строительстве делался на комплексность застройки жилых кварталов всеми необходимыми объектами.

3. Острый жилищный кризис в городе и первоочередность возведения ММК и сопутствующих промышленных предприятий порождали интенсивное строительство временного жилого

фонда на левом берегу, а также явления самовольного строительства жилья как особую стратегию выживания.

4. На протяжении 1929–1953 гг. в вопросах жилищного строительства регулярно нарушалась очередность реализации работ. На практике это означало сначала укладку асфальта, а уже потом работу по прокладке водопровода. Это порождало излишнюю трату ресурсов, как финансовых, так и материальных, а также увеличение сроков пуска в эксплуатацию жилых кварталов.

5. В рамках рассматриваемого периода в развитии архитектуры и градостроительства Магнитогорска существовало три подэтапа, каждый из которых имел свои особенности. В 1930-е годы жилой квартал представлял собой обширный микрорайон; планировка преобладала свободно-строчная (квартал № 1 и № 2 Соцгорода); озеленение ландшафтное и живописное; типы жилых домов (щитовые, сборные двухэтажные, секционные капитальные, четырехсекционные четырехэтажыные дома с увеличенной площадью, дома ИНКО). В 1940–1946 гг. площадь кварталов существенно сокращалась; преобладала периметрально-фронтальная планировка (кварталы № 7 и № 7а); застройка штучная; благоустройство отсутствовало; детские учреждения в основном были встроены в жилые дома. С 1946 по 1953 гг. строительство жилых кварталов характеризовалось минимальным упрощенным озеленением; большое внимание уделялось деталям при застройке («карликовые кварталы»); комплексное возведение больших групп кварталов; увеличение площади кварталов (кварталы № 14 б, 4а, 15а, 7/4); увеличение плотности застройки и как следствие отсутствие детских игровых площадок во дворах.

6. Общими чертами в жилищном строительстве Магнитогорска на протяжении всего периода сталинизма являлись стремление к индустриализации, типизации и комплексности строительства. Кроме того, на территории Магнитогорска в указанный период настойчиво пытались реализовать идею «города-сада» и коллективизации быта. Несомненно, советская пропаганда заявляла о создании на Магнитострое города-сада. Однако практика показывала, что идеи города-сада в 1930–1940-е гг. не удалось комплексно воплотить в силу указанных ранее причин, в послевоенный период первоочередной оказалась задача максимально быстро ликвидировать острый жилищный дефицит в городе. Озеленение в городе производили, в основном опираясь на выполнение экологических нормативов. Коллективизация быта в Магнитогорске также не реализовалась. Дома, лишенные кухонь, были перестроены для посемейного заселения, а строительство на правом берегу в указанный период не было ориентировано на коллективное заселение.

В целом Магнитогорск в 1929–1953 гг. представлял собой центр динамичного развития, положение которого характеризовалось наличием огромного природного и идеологического потенциала. Наличие здесь крупной железорудной базы и отсутствие «прошлого» определило стратегию развития города и, следовательно, особенности градостроительства.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

1. Баканов В.П. Испытание Магниткой. Магнитогорск: ПМП «Мини Тип», 2001. 338 с.
2. Барышев А.А. Здравоохранение Магнитогорска (история становления и развития 1929—1960). Магнитогорск, 1976. 179 с.
3. Воспоминания А.И. Ивановой 1929 г.р., записано Н.Н. Макаровой в 2008 г.
4. Воспоминания В.И. Федосеевой 1929 г.р., записано Н.Н. Макаровой в 2008 г.
5. Воспоминания В.Т. Лобачевой 1937 г.р., записано Н.Н. Макаровой в 2008 г.
6. Говард Э. Города будущего. М.: Сакура, 1992. 177 с.
7. Горняк.
8. Государственный архив Российской Федерации.
9. Из истории ММК и города Магнитогорска (1929—1941): сборник документов и материалов. Челябинск: ЮУКИ, 1965. 276 с.
10. Казаринова В.И., Павличенков В.И. Магнитогорск: Госиздат по строительству, архитектуре и строительным материалам, 1961. 248 с.
11. Конышева Е.В. Формирование промышленного города в условиях мобилизационной экономики // Мобилизационная модель экономики: исторический опыт России XX в.: сб. мат. Всероссийской научной конференции / под ред. Г.А. Гончарова, С.А. Баканова. Челябинск: Энциклопедия, 2009.
12. Костюрина Н.Ю. Новый город как модель советской культуры (на материалах г. Комсомольск-на-Амуре). Владивосток: Издательство дальневосточного университета, 2005. 189 с.
13. Коткин С. Жилище и субъективный характер его распределения в сталинскую эпоху // Жилище в России: век XX. Архитектура и социальная история. М.: Три квадрата, 2001. С. 103—125.
14. Культура и быт.
15. Магнитка и победа. Научно-публицистическое издание, посвященное 65-летию Великой Победы / под ред. С.В. Герасимова и др. Магнитогорск: Магнитогорский дом печати, 2010. 200 с.
16. Магнитогорский комсомолец.
17. Милютин Н. Борьба за новый быт и советский урбанизм // Города социализма и социалистическая реконструкция быта. М.: Работник просвещения, 1930. 158 с.
18. МУ Магнитогорский «Городской архив».
19. МУ Магнитогорский «Краеведческий музей».
20. Российский государственный архив литературы и искусства.
21. Сборник воспоминаний ветеранов народного образования Магнитки. Магнитогорск, 1982. 112 л.
22. Федосихин В.С., Хорошанский В.В. Магнитогорск — классика советской социалистической архитектуры. Магнитогорск: МГТУ им. Г.И. Носова, 1999. 168 с.

*****

УДК 69 (09)
ББК 63.3(2)614

Филимончик Светлана Николаевна
кандидат исторических наук, доцент,
Петрозаводский государственный университет,
г. Петрозаводск, syrsa@yandex.ru

СТРОИТЕЛЬНАЯ ОТРАСЛЬ КАРЕЛИИ В ПЕРИОД ФОРСИРОВАННОЙ ИНДУСТРИАЛИЗАЦИИ

В статье охарактеризована роль строительной отрасли в решении оборонных задач на севере страны, в становлении промышленности, энергетики и транспортной сети Карелии. Показано, что в ходе индустриализации расширялся подрядный способ организации строительных работ, впервые начала формироваться система массового профессионального обучения строительным специальностям. Особое внимание уделено роли ГУЛАГа в строительстве на Севере России в 1930-е гг.

Ключевые слова: индустриализация, Кондопога, Сегежа, Беломорско-Балтийский канал, Кировская железная дорога, жилищное строительство, рабочие, инженеры.

Svetlana N. Filimonchik
candidate of historical sciences, associate professor,
Petrozavodsk State University, Petrozavodsk, syrsa@yandex.ru

CONSTRUCTION INDUSTRY OF KARELIA AT A TIME OF FORCED INDUSTRIALIZATION

The article discusses the role of construction industry in reaching defence goals in the North of the country, in the formation of Karelia's industry, energetics, and transportation system. It is shown that in the course of industrialization, contract-based organization of construction extended, and for the first time the system of mass education in the sphere of construction started forming. The article specifically focuses on the role of Gulag in the construction industry in the North of Russia.

Key words: industrialization, Kondopoga, Segezha, White Sea-Baltic Canal, Kirov Railway, housing construction, workers, engineers.

В условиях индустриализации в Карелии широко развернулось капитальное строительство, в ходе которого была создана база для развития новых производств. Особое значение имело развитие в республике целлюлозно-бумажной промышленности. В 1929 г. в Кондопоге вступила в строй бумажная фабрика, но предприятие работало на привозной целлюлозе – дорогой и низкого качества. В июне 1935 г. в Кондопоге был пущен целлюлозный завод. До начала Великой Отечественной войны на нем было выработано 75,6 тыс. т сульфатной целлюлозы. Целлюлозный завод и бумажная фабрика объединились в одно предприятие – Кондопожский целлюлозно-бумажный комбинат. На ЦБК были построены залы для двух новых бумагоделательных машин, их изготовил Ленинградский машиностроительный завод имени второй пятилетки. В 1929–1941 гг. Кондопога дала стране 330,7 тыс. т газетной бумаги.

В июле 1935 г. СНК СССР принял решение о строительстве Сегежского лесохимбумкомбината. Объем производства сульфатной целлюлозы на нем должен был превзойти европейские аналоги. Целлюлоза была необходима не только бумажной, но и оборонной отрасли, где ее использовали для производства взрывчатых веществ и пороха. Кроме того, комбинат должен был производить оберточную бумагу, бумажные мешки, а из отходов производства – скипидар, технический спирт, уксусную кислоту и др. [14, Ф. 882, Оп. 1, Д. 1/4, Л. 12].

В 1936–1939 гг. заключенные и спецпоселенцы Беломорско-Балтийского исправительно-трудового лагеря (ББЛАГ) под руководством опытных инженеров фактически на голом месте построили зал бумажных машин, первую очередь ТЭЦ мощностью 12 тыс. кВт, целлюлозный завод, химический корпус, мешочный цех, цех пропитки, газогенераторную станцию. В марте 1940 г. первая очередь комбината была принята правительственной комиссией [6, С. 123; 13, С. 79]. С 1 января 1940 г. Сегежский целлюлозно-бумажный комбинат был выведен из подчинения НКВД СССР и передан Наркомлесу СССР [14, Ф. 882, Оп. 1, Д. 94/561, Л. 3].

В ходе индустриализации развернулась реконструкция энергохозяйства края. В 1929 г. вступила в строй Кондопожская ГЭС. Вскоре выявилось, что запас воды в питающем станцию озере Сандал недостаточен: в 1932 г. мощность станции была более, чем в два раза ниже проектной [14, Ф. 1256, Оп. 1, Д. 1/8, Л. 1]. В конце 1932 г. создано строительное управление Сунастрой, которое должно было построить на реке Суне плотину, двигающую сток реки в озеро Палье, и необходимые деривационные сооружения. Рабочее проектирование Кондопож-

ского узла вело Ленинградское отделение Гидроэлектропроекта. Главным консультантом по каскаду Сунских ГЭС был назначен академик Н.Н. Павловский. Первым начальником и главным инженером Сунастроя стал П.Н. Травкин.

На Сунастрой приехали опытные гидростроители, воздвигавшие Волховскую и Днепровскую ГЭС, но основную рабочую силу составили завербованные в Чувашии и Башкирии рабочие. Использовались также заключенные ББЛАГа (от 100 до 400 человек в разные периоды) [14, Ф. 1256, Оп. 1, Д. 1/16, Л. 12-19]. Первые гидростроители размещались в землянках и палатках у водопада Гирвас. Затем были построены общежития барачного типа. В сентябре 1939 г. утвержден проект постоянного рабочего поселка при ГЭС. Его строительство способствовало закреплению кадров на производстве.

Много сил и средств пришлось затратить на дорожное строительство, так как стройплощадка находилась в 60 км от железнодорожной станции Кивач. Везти сотни тонн грузов от станции к стройке на автомобилях было очень дорого. Поэтому оборудование, в том числе экскаваторы, автомобили, доставлялись до Кавас-губы по озеру Сандал и оттуда уже на Гирвас по суше. Сунастрою пришлось обзавестись моторными катерами, баржами, лодками, построить в Кавас-губе пристань, склад, дома для грузчиков.

Строительство канала Суна-Палье позволило вывести в 1936 г. Кондопожскую ГЭС на полную мощность – 5,5 тыс. кВт [3, С. 56-60]. В 1936 г. Сунастрой начал строительство второй очереди ГЭС мощностью 22 тыс. кВт. В это время повысился уровень механизации строительства. Прибыли первые советские экскаваторы «Комсомолец», автомобили ГАЗ, ЗИС и др. Было механизировано приготовление бетона [14, Ф. 1256, Оп. 1, Д. 3/41, Л. 4-10]. В феврале 1941 г. пущена в промышленную эксплуатацию первая гидротурбина второй очереди станции мощностью 11 тыс. кВт. Работы по монтажу второй гидротурбины той же мощности завершились 30 июня 1941 г., уже в условиях войны [14, Ф. 1256, Оп. 1, Д. 5/56, Л. 2]. Мощность ГЭС была доведена до проектной [14, Ф. 1256, Оп. 1, Д. 5/50, Л. 2]. С 15 февраля 1941 г. энергию Кондопожской ГЭС начал получать Петрозаводск.

Самым крупным проектом, осуществленным на территории Карелии до войны, стало строительство в 1931–1933 гг. Беломорско-Балтийского канала. ББК должен был обеспечить выход страны в Мировой океан, надежную связь с Западом, прямое морское сообщение между европейской частью СССР и Дальним Востоком. Бывший начальник штаба экспедиции особого

назначения (ЭОН) № 1 и начальник ЭОН-2 по переводу кораблей из Балтики на Север И. С. Исаков вспоминал слова Сталина о значении ББК: «Черное море – лохань, Балтийское – бутыль, а пробка – не у нас. Будущее за Северным флотом. Здесь мы должны обжиться, привыкнуть и прочно обосноваться. Только отсюда мы сможем в будущем на равных говорить в Мировом океане с морскими державами» [20, С. 22]. Помимо военно-стратегического, канал имел достаточное экономическое обоснование. Путь из Ленинграда в Архангельск сокращался в 4 раза и становился речным. Канал проходил через богатую лесами и минералами территорию и обусловливал зарождение собственного грузооборота. Он должен был способствовать хозяйственному освоению богатого северного края, усилению транспортной связи Севера с центральными и южными районами страны.

Летом 1930 г. на будущей трассе канала трудились изыскательские партии, в сжатые сроки собравшие необходимый для проектировщиков материал. Осенью 1930 г. Московское управление Беломорстроя начало напряженную работу над проектом. О технических параметрах канала развернулись споры. Военные настаивали, чтобы глубина и ширина будущего канала позволяли бы проводить из Балтийского в Белое море крупные боевые корабли. Однако руководители ГУЛАГа настояли на упрощении проекта, чтобы завершить строительство в кратчайшие сроки [9, С. 122–127]. Технический проект был утвержден в феврале 1932 г и предусматривал строительство канала глубиной 12 футов для прохода судов 10-футовой осадки. Строительство решили вести по «сухому методу», т.е. объекты возводить одновременно по всей трассе, а затем весь путь заполнить водой.

К строительству канала приступили 16 октября 1931 г. Строители перекрыли сток р. Нижний Выг в месте его выхода из Выгозера, и на речном русле ниже по течению построили 8 плотин. Одновременно шло накопление воды в Выгозере: уровень озера удалось поднять на 6,5 метров, увеличив озерное зеркало почти вдвое. Подпором рек были обеспечены необходимые для судоходства глубины. В результате на всем протяжении канала речных участков оказалось 99,5 км, озерных 88 км, а искусственных каналов только 41 км.

Дефицитный металл приходилось заменять местными материалами – деревом и камнем. На месте были созданы мастерские, в которых изготовили необходимое оборудование, в том числе металлические каркасы шлюзных ворот, деррики и др.

Всего на канале было построено 128 гидротехнических сооружений. Их официальная стоимость составляла 85,3 млн. руб. Более половины этой суммы (около 49 млн. руб.) было за-

трачено на строительство шлюзов. Из 19 шлюзов 13 было возведено на скалистом основании, 6 – на мягких грунтах. Шлюзы ББК построены нетрадиционно, вне речных русел. Это позволило отказаться от вспомогательных сооружений и множества временных перемычек и сократить сроки строительства и затраты. Поскольку металл был в огромном дефиците, В. Н. Маслов впервые в мировой практике спроектировал деревянные ворота шлюзовых камер. Только 8 шлюзовых ворот были металлическими, остальные 43 – деревянными. Деревянные ворота прослужили на канале более 25 лет [4, С. 69].

Наиболее ответственными сооружениями стали 15 плотин, при строительстве которых было применено много инженерных находок. Инженер О.В. Вяземский спроектировал Маткожненскую плотину высотой 16 метров, где были многочисленные сопряжения с земляными дамбами. Инженер К. М. Зубрик впервые в мировой практике спроектировал деревянные наклонные ряжи Шаваньской плотины. Плотину № 29 в Выгострове сооружал А.Г. Ананьев, до революции строивший знаменитые на весь мир разводные мосты в Ленинграде.

На ББК построено 33 искусственных судоходных канала общей длиной 13079 м. Они ограждались 49 дамбами. Длина дамб измерялась от нескольких десятков метров до 3,5 км, а высота от 1,5 до 13 м. В теле земляных дамб и плотин располагались водоспуски, предназначенные для регулирования судоходных горизонтов и сброса водных излишков [2, С. 150–162].

Строительные работы вел Беломорско-Балтийский исправительно-трудовой лагерь (ББЛАГ). В 1932 г. он был самым крупным лагерем в стране. Всего в заключении находилось в это время 275961 чел., из них 99095 отбывали срок на строительстве канала. В первом квартале 1932 г. ББЛАГ давал самый высокий среди лагерей процент использования рабочей силы на производстве – 81–83% [7, С. 82]. Большинство заключенных были заняты тяжелым и опасным физическим трудом. Техники не хватало, основными орудиями труда на стройке являлись тачка, кувалда, лопата, топор, деревянный журавль для перемещения валунов.

В решениях расширенного пленума парткома ББЛАГа 25 августа 1932 г. важнейшая задача перед руководителями всех уровней формулировалась для сталинского лагеря неожиданно: «Максимум внимания к человеку и его нуждам». При этом следует помнить, что выдвинут он в условиях, когда зафиксированы массовые заболевания заключенных цингой, желудочно-кишечными заболеваниями, из-за чего ежедневные потери трудодней превысили 5 тыс. и сорвано выполнение производственных планов на ряде объектов [5, С. 67–69].

На стройке велась изощренная пропаганда, восхвалявшая государственную пенитенциарную политику. Основным средством стимулирования заключенных стала так называемая «котловка» – неравное питание. Те, кто не выполняли норм, получали «штрафной паек» и быстро слабели. Паек для «ударников», перевыполнявших норму, был существенно выше, хотя и он не покрывал физических затрат.

По окончании строительства были полностью освобождены от дальнейшего отбывания наказания 12484 человека, сокращены сроки наказания 59516 человек. За самоотверженную работу на строительстве канала снята судимость и восстановлены в правах 500 человек [8, С. 9–10].

Транзитное судоходство по всему водному пути от Повенца до Белого моря открылось 30 июня 1933 г. Акт правительственной комиссии СССР о приемке в эксплуатацию ББВП (Председатель – К. М. Лепин) был составлен 27 июля 1933 г. на ст. Медвежья Гора [5, С. 67–69].

18 мая 1933 г. из Кронштадта в Мурманск отбыл первый отряд кораблей, из которых была сформирована Северная военная флотилия. Из-за недостаточной глубины возможности ББК для транспортировки боевых кораблей были ограничены. Эсминцы и подлодки через канал переводили в специальных доках, уменьшавших осадку. 17 августа 1933 г. правительство СССР поставило перед ОГПУ задачу углубить, расширить канал, разработать вторую линию шлюзов, однако осуществить это в предвоенные годы не удалось.

В 1939 г. Беломорско-Балтийский канал вышел из системы НКВД и был включен в систему Северо-Западного речного пароходства [12, С. 157]. В 1940 г. создано самостоятельное Беломорско-Онежское пароходство. Главными направлениями его работы стала перевозка пиломатериалов, обеспечение мурманских промыслов солью, вывозка печорского угля. За первую навигацию было перевезено 3 млн. 250 тыс. т грузов [11, С. 36–40].

Железнодорожное строительство также во многом определялось военно-стратегическими задачами. В 1939 г. московский инженер В.И. Кузюто разработал проект линии Сорокская – Обозерская, обеспечивавшей перевозки от Мурманского порта через север Карелии в центр России. Строительство дороги протяженностью 357 км началось в феврале 1940 г. [19, С. 82-83]. Сквозное движение открыли в сентябре 1941 г. В годы войны снабжение войск Карельского фронта, доставка грузов по ленд-лизу велись по этой дороге, так как основная линия Кировской магистрали была перерезана врагом.

Для решения военных задач в 1940 г. всего за 45 суток была построена железная дорога Петрозаводск – Суоярви протяженностью 132 км. Проектированием дороги руководили инженеры Ленгипротранса В.И. Леднев и П.Г. Сазонов. Строительство возглавил инженер Н.Н. Соколов. Укладка рельсов, земляные работы велись одновременно с проектированием трассы, более половины которой пролегало по болотам. Строители продвигались от Петрозаводска и от Суоярви навстречу друг другу. Основные работы выполняли заключенные ББЛАГа.

В межвоенный период прирост городского населения в Карелии и Мурманской области стал самым высоким на Севере России. Мигрантов необходимо было обеспечить жильем. В 1931 г. Президиум КаЦИКа утвердил проект планировки поселка Кондопога, разработанный Ленинградским отделением Гипрогора. На месте бараков строились бревенчатые двухэтажные дома, а в 1935 г. были заложены первые четырехэтажные кирпичные здания. Когда в 1938 г. Кондопога получила статус города, строительство социальных объектов ускорилось. Были построены из камня Дом культуры и баня, школа, больница и аптека. Начались работы по устройству водопровода и канализации, в которых активное участие принимали горожане. В Кондопоге появились стадион, лодочная станция [3, С. 74, 76].

11 сентября 1938 г. старое село Сорока, рабочий поселок лесопильщиков имени Солунина на правом берегу р. Выг, поселок водников канала и поселок железнодорожной станции Сорокская были объединены в город Беломорск. В 1930-е годы в новом городе были построены три больших каменных школы, больница, магазины, кинотеатр, типография [18, С. 27].

Станция Кемь превращалась в крупный железнодорожный узел. Возникли в районе станции рабочий поселок постепенно соединился с городом, в результате чего образовался Пролетарский проспект длиной более, чем два километра – главная магистраль Кеми. В городе была построена новая электростанция, пожарное депо, амбулаторя, дом культуры, школа ФЗУ, школа-семилетка [1, С. 72, 75].

В 1930-е гг. были построены десятки лесных поселков для постоянных рабочих-лесозаготовителей. Один из первых таких поселков возник на Матросском механизированном лесопункте. Все кадровые рабочие лесопункта были обеспечены отдельными квартирами в новых домах, снабженных электричеством. В поселке работали магазины, столовые, начальная школа, ясли, рабочий клуб. Наиболее благоустроенными поселками «Кареллеса» являлись также Интернациональный (Пряжа), Софьянга, Вилга.

В июне 1934 г. СНК Карелии принял постановление об улучшении жилищного строительства в Петрозаводске. Оно предусматривало строительство в городе преимущественно 4–5-этажных каменных домов с водопроводом и канализацией [10]. В годы первых пятилеток были построены Дом народного творчества, родильный дом, здания связи, Госбанка, НКВД. Самым большим жилым зданием стал Дом Специалистов, построенный в 1936 г. Это было каменное здание на 50 квартир со всеми удобствами: водопроводом, канализацией, ванной, отоплением [14, Ф. 1060, Оп. 2. Д. 13/94, Л. 3; Д. 1/5, Л. 11-12; Д. 21/197, Л. 6]. Однако благоустроенные высотные дома оставались единичными, показательными постройками на фоне одно- двухэтажных неблагоустроенных деревянных домов и барачного типа строений. Хотя капиталовложения в строительство увеличивались, планы введения в строй нового жилья каждый год срывались. Причинами являлись несвоевременное составление смет и проектов, плохая организация работ на стройплощадках, нехватка стройматериалов и транспорта, недостаток рабочей силы, особенно квалифицированной и т.д. Жилищный вопрос оставался одним из самых животрепещущих.

В условиях резкого роста темпов строительства потребовались концентрация средств и ресурсов, сокращение числа самостоятельных строительных субъектов. С 1922 г. в стране стали создаваться государственные подрядные организации [17, С. 22]. В Карелии первая подрядная организация – Карелстрой – была создана 1 апреля 1925 г. [14, Ф. 682, Оп. 1, Д. 6/69, Л. 7, 49–50]. В годы первых пятилеток строительство объектов местного подчинения в Карелии вели 19 различных организаций, работавших хозспособом, и 12 подрядных организаций. При этом подрядные организации осваивали почти в 3 раза больше капиталовложений [14, Ф. 700, Оп. 1, Д. 204/1478. Л. 5]. Постановление ЦК ВКП(б) и СНК СССР «Об улучшении строительного дела и об удешевлении строительства», принятое в 1936 г., ускорило централизацию строительного дела и создание отраслевых и территориальных строительных трестов и контор. Во второй половине 1930-х гг. подрядным способом строилось 79% объектов, в том числе в Петрозаводске – 86%. Наиболее крупными подрядчиками в Петрозаводске стали тресты «Стройобъединение», Петрозаводский городской строительный трест, «Карелстрой» и построечное управление треста «Коммунэнергострой», выполнявшие до 65% всех работ. В районах подрядное строительство вели строительные конторы Народного комиссариата коммунального хозяйства [14, Ф. 690, Оп. 9, Д. 4/16, Л. 152, 154]. Самой крупной из районных стройконтор была

Кондопожская [14, Ф. 700, Оп. 1, Д. 204/1478, Л. 2, 3, 5; Д. 192/1387, Л. 43; Ф. 690, Оп. 9, Д. 4/16, Л. 152, 154].

По мере развития отечественного машиностроения возрастала техническая оснащенность строительства. Прежде всего, техника применялась на земляных, бетонных и подъемно-транспортных работах. Важное значение имело строительство механизированных кирпичных заводов. Перед войной в Карелии действовало 25 предприятий по производству кирпича [13, С. 117, 118].

Производство строительных деталей – дверей, окон, дверных и оконных коробок, половых брусков, паркета – наладили райпромкомбинаты, а также некоторые предприятия Карелдрева (Лыжная фабрика, Ильинский лесозавод), артели Карпромсоюза [14, Ф. 700, Оп. 1, Д. 204/1478, Л. 19]. Фибролитовый завод в Майгубе освоил производство дешевых плит, которые применялись в качестве перегородок внутри зданий, для заполнения стен в каркасном строительстве, для утепления наружных стен.

Разработка проектов строительства осуществлялась либо собственными техническими силами, либо приглашенными специалистами. Проекты часто готовились в спешке, по шаблону, содержали немало ошибок. Работа на объектах нередко начиналось без утвержденных проектов, в ходе стройки проекты могли меняться. Сметы составлялись также спешно, ряд работ в них не учитывался. В итоге очень часто фактические расходы превышали запланированные. В этих условиях важное значение имело создание в октябре 1934 г. проектной конторы, в которой постепенно складывался коллектив квалифицированных специалистов. В 1930-е годы в проектной конторе работали архитекторы В. Н. Лядинский, Л. К. Арон, К. Я. Гутин, И. И. Красотин, Б. Н. Литинский, инженеры Д. А. Богданов, А. П. Борцов, И. В. Власов, П. Р. Унт и др. [14, Ф. 1023, Оп. 2, Д. 1/3, Л. 5, 7, 37; Д. 1/5, Л. 1].

Квалифицированных рабочих на стройках было немного. В годы первых пятилеток численность строителей резко выросла за счет молодежи, покинувшей деревню. В основном это были неквалифицированные работники. Особенно дефицитными были такие профессии как печники, столяры, отчасти плотники и каменщики.

Для обучения рабочих строительным специальностям организовывались курсы, широкое распространение получило индивидуальное ученичество. В 1932 г. в Карелии открылся строительный техникум сроком обучения 4 года. В это время в нем учились в основном представители финно-угорских национальностей. В 1936 г. состоялся первый выпуск – 39 человек. При

техникуме работала годичная школа Стройуча, куда можно было поступить с 5-классным образованием. В 1935 г. школа выпустила 33 строителя, в том числе 14 штукатуров, 12 плотников, 7 каменщиков [14, Ф. 700, Оп. 1, Д. 204/1478, Л. 17].

Постепенно прибывшая на стройки молодежь накапливала профессиональный опыт и овладевала мастерством. Среди строителей Карелии было немало стахановцев, выполнявших нормы на 150–200%. Зачинателями этого движения в строительной отрасли стали каменщик Управления строительных работ Ленинградского военного округа С.А. Останчук и штукатуры Петрозаводского строительного треста А.И. Савениус, А. Рандо, Н. Пахомов и др. [16, С. 132, 133]. В конце 1930-х гг. заработок квалифицированных рабочих-строителей составляя 420–500 руб., превышал среднюю зарплату рабочих фабрично-заводской промышленности.

Чтобы обеспечить стройки квалифицированными кадрами, правительство Карелии пригласило на работу в республику квалифицированных рабочих преимущественно финской национальности из США и Канады. В 1931–1933 гг. в Карелию прибыло около 5 тыс. североамериканских финнов. Почти 15% эмигрантов были направлены на работу в строительные организации. Для прибывших на работу в Петрозаводске на проспекте Ленина были построены гостиница, общежитие (его называли «американская гостиница»), несколько 12-квартирных домов, столовая [14, Ф. 2674, Оп. 1, Д. 3/37, Л. 17-26, 37, 47]. Иностранные рабочие получали повышенные оклады. Их прикрепляли к общественным столовым, в первоочередном порядке снабжали необходимыми товарами. Привыкать к аскетизму быта, штурмовщине и отсутствию необходимой техники на производстве приехавшим из Америки плотникам, штукатурам, печникам, малярам было непросто, однако работали они, не жалея сил.

В период сталинских репрессий много строителей оказалось в тюрьмах и лагерях. В 1937–1938 гг. репрессировано 70 работников Карелстроя, в т. ч. 59 финнов [15, С. 739-743]. На работников предприятий власти попытались переложить всю ответственность за недостатки в организации строительной отрасли, за невыполнение плановых заданий. Репрессии еще больше дезорганизовали производство, ухудшили квалификационный состав работников строительных организаций.

Учитывая малонаселенность края, неизбежен был завоз на стройки рабочих из-за пределов Карелии. В 1933 г. трест Стройобъединение получил наряды на вербовку 1477 рабочих за пределами республики, а фактически было завербовано 536 – 36% плана. В течение года убыло из организации почти столько же,

сколько прибыло. Текучесть рабочей силы определяли жилищные и бытовые неурядицы. Большинство строительных рабочих ютились в бараках. В 1936 г. Петростройтрест располагал жилищным фондом, из которого 60% составляли бараки. Бараки строителей, расположенные на шоссе 1 Мая и Военной улице были холодные, грязные, без электричества. Несколько лучше содержались бараки на Полевой улице и на ул. Калинина, где жили семейные рабочие [14, Ф. 700, Оп. 1, Д. 204/1478, Л. 17, 18]. К 1940 г. существенных изменений в жилищных условиях рабочих Петрозаводского городского строительного треста не произошло. В ведении треста находилось 5 деревянных домов и 25 бараков, в том числе 8 бараков «волховстроевского» типа, которые подлежали сносу из-за ветхости [14, Ф. 1852, Оп. 1, Д. 6/50, Л. 9].

В этих условиях в строительстве на севере разворачивалось широкое использование труда заключенных и ссыльнопоселенцев. Зону Беломорско-Балтийского канала осваивал Беломорско-Балтийский комбинат, который в 1933–1939 гг. был подчинен ОГПУ/НКВД. Главную его рабочую силу составляли заключенные: в среднем здесь ежегодно работало 75-85 тыс. человек. Из них до 35% были осуждены «за контрреволюционную деятельность». На территории ББК проживало до 28 тыс. трудпоселенцев, которые размещались в 21 поселке [12, С. 138, 141, 146, 147]. Наиболее крупными объектами, построенными комбинатом, стали Пиндушская судоверфь деревянного судостроения, Повенецкий судоремонтный завод, Сорокский порт, Туломская, Ондская и Кумсинская ГЭС, Сегежский ЦБК и др.

Таким образом, форсированная индустриализация потребовала ускоренного развития строительной отрасли. В 1937 г. около 90% всей продукции промышленности в Карелии было получено с новых предприятий, построенных или полностью реконструированных в 1928–1937 гг. В период индустриализации повысилась роль подрядного способа в строительстве. Наблюдался небывалый до того времени приток населения, и среди мигрантов одну из ведущих профессиональных групп составляли строители. В 1930-е годы в республике впервые начала формироваться система массового профессионального обучения строительным специальностям, хотя большинство рабочих по-прежнему осваивали профессиональные навыки прямо на производстве.

Строительство в Карелии велось в тяжелых климатических условиях. Тормозом развития являлись плохие коммуникации: плотность дорожной сети в Карелии была одной из самых низких в СССР. На начальном этапе развития находились строительное и дорожное машиностроение, промышленность строительных

материалов. Себестоимость строительных работ в Карелии была значительно выше, чем в центре страны. Нехватка квалифицированных кадров, недопоставки строительных материалов приводили к тому, что рабочее время на стройках использовалось на 25-50%, процветали штурмовщина и авралы [14, Ф. 690, Оп. 3, Д. 41/327, Л. 138, 144, 151, 159; Ф. 700, Оп. 1, Д. 147/1007, Л. 7, 13, 25, 88]. Задержки оборудования поставщиками приводили к срыву пуска промышленных объектов.

Из-за малонаселенности края отсутствовали резервы рабочей силы. Вследствие острой нехватки инвестиционных ресурсов было трудно увеличить прирост населения на север путем ускоренного развития социальной сферы и повышения материальной заинтересованности работников. В этих условиях сталинское руководство пошло на массовое использование принудительного труда в строительной отрасли. Лагерная экономика позволила государству осуществить на севере строительство крупных индустриальных объектов, обеспечивавших развитие новых отраслей экономики и укрепление обороноспособности государства. Однако по завершении наиболее трудоемких работ промышленные объекты, которые должны были обеспечить развитие края в долгосрочной перспективе, выводились из-под контроля НКВД. Эффективно развиваться в условиях лагерной экономики эти предприятия не могли из-за низкой производительности труда заключенных. Консервацию лагерной экономики в регионе обусловили чрезвычайные последствия Великой Отечественной войны.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

1. Баркина В.С. Кемь. Петрозаводск: Карелия, 1980. 127 с.
2. Беломорско-Балтийский водный путь: от замыслов до воплощения / Сост. Ю. А. Дмитриев. Петрозаводск [б. и.], 2003. 255 с.
3. Востряков А.П. Кондопога. Петрозаводск: Карелия, 1975. 127 с.
4. Гнетнев К.В. Беломорканал. Времена и судьбы. Петрозаводск: Острова, 2008. 415 с.
5. ГУЛАГ в Карелии: сб. док. и материалов. 1930—1941. Петрозаводск: Карельский научный центр РАН, 1992. 225 с.
6. История Карелии в документах и материалах / Под ред. А.И. Афанасьевой. Петрозаводск: Карелия, 1992. 427 с.
7. История сталинского Гулага, конец 1920-х — первая половина 1950-х годов: собр. док. в 7 т. Т. 3. Экономика Гулага / Отв. ред. О.В. Хлевнюк. М.: РОССПЭН, 2004. 624 с.
8. Карело-Мурманский край. 1933. № 5-6.
9. Килин Ю.М. Карелия в политике Советского государства. 1920—1941. Петрозаводск: Издательство Петрозаводского государственного университета, 1999. 275 с.

10. Красная Карелия: орган Карельского обкома ВКП(б) и ЦИК КАССР. 1934. 16 июня.
11. Кузнецов Н.Н. Навигация длиной в полвека. Петрозаводск: Карелия, 1989. 190 с.
12. Макуров В.Г. Беломорско-Балтийский комбинат в Карелии. 1933—1941 // Новое в изучении истории Карелии. Петрозаводск, 1994. С. 135—159.
13. Народное хозяйство Карелии. 1926 — июнь 1941: сб. документов. Петрозаводск: Карелия, 1991. 238 с.
14. Национальный Архив Республики Карелия.
15. Поминальные списки Карелии. Часть II. Большой террор / Сост. Ю.А. Дмитриев. Петрозаводск [б. и.], 2002. 1088 с.
16. Рабочий класс Карелии в период построения социализма в СССР. 1926 — июнь 1941. Сб. док. и материалов / Отв. ред. Г.И. Мезенцев. Петрозаводск: Карелия, 1984. 196 с.
17. Строительство в СССР / Отв. ред. Г.А. Караваев. М.: Стройиздат, 1967. 654 с.
18. Титов Ф. И. Беломорск. Петрозаводск, 1983. 126 с.
19. Харитонов С.Ф., Звягин Ю.К. Мурманская. Кировская. Октябрьская. Петрозаводск: Карелия, 1996. 157 с.
20. Чухин И.И. Каналоармейцы. Петрозаводск, 1990. 247 с.

*****

УДК 94(47).084.8
ББК 63.3(2)622-2

Серазетдинов Борис Уразбекович
кандидат исторических наук, доцент,
ведущий научный сотрудник,
ученый секретарь Центра военной истории,
Институт российской истории Российской Академии Наук,
г. Москва, sbu54@bk.ru

КАПИТАЛЬНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО В СИБИРИ В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

Статья посвящена изучению истории развития строительного производства в годы Великой Отечественной войны. Выявляется роль отрасли в перестройке экономики на военный лад, восстановлении эвакуированных заводов. Прослеживаются сложности и особенности организации производственного процесса, комплектования трудовых коллективов в условиях военного времени.

Ключевые слова: Сибирь, Великая Отечественная война, строительство, капитальные вложения, трудовые ресурсы.

Boris U. Serazetdinov
candidate of historical sciences, associate professor,
leading researcher, scientific secretary of Center of military history,
Institute of Russian history of Russian Academy of Sciences,
Moscow, sbu54@bk.ru

CAPITAL CONSTRUCTION IN SIBERIA DURING THE GREAT PATRIOTIC WAR

The article is devoted to the study of the history of development of building production in the years of the Great Patriotic war. The role of the sector in restructuring the economy on a war footing, the restoration of evacuated factories. Traces the complexities and peculiarities of the production process, acquisition of labor collectives in wartime.

Key words: Siberia, the Great Patriotic war, construction, capital investments, human resources.

В годы Великой Отечественной войны наряду с промышленностью, сельским хозяйством и транспортом, одной из ведущих отраслей народного хозяйства являлось строительство, которое существенно повлияло на конечные результаты военного противоборства с фашистской Германией и её союзниками, достижение Победы в Великой Отечественной войне.

Капитальное строительство – возведение любых объектов, для которых необходимо проведение не только строительно-монтажных работ, но и земляных по устройству так называемых заглубленных фундаментов, а также работы по возведению ограждающих и несущих конструкций, подводке всех необходимых инженерных коммуникаций. Также капитальное строительство представляет собой деятельность по возведению новых и модернизации старых производственных и непроизводственных строений.

Утрата значительной части экономического потенциала, предприятий военно-промышленного комплекса, перебазирование в тыл тысяч фабрик и заводов, населения из районов, находящихся под угрозой оккупации, ставили перед строителями новые задачи возведения промышленных, жилищных и культурно-бытовых объектов, которые пришлось решать в экстремальных условиях.

Обращение к историческому опыту, связанному с изучением строительной отрасли Сибири в условиях военного времени, определяется потребностью в обобщении причин, закономерностей, тенденций и особенностей её развития на территории тылового региона в указанный период.

Актуальность исследования обусловлена тем, что проблемы сооружения объектов, как производственных, так и социальной сферы, структурной и функциональной перестройки строительных организаций, использования скоростных методов и новых технологий в строительстве в Сибири в рассматриваемый период не получили всестороннего и углубленного освещения в исторической науке, а некоторые аспекты темы нуждаются в критическом переосмыслении.

Объектом исследования выступает капитальное строительство как отрасль народного хозяйства. Предметом исследования является: возведение и ввод в строй промышленных, жилищных, коммунальных и культурно-бытовых объектов в Сибири в годы военного лихолетья.

Но территориальные рамки исследования ограничиваются Республикой Алтай, Алтайским краем, Кемеровской, Новосибирской, Омской, Томской и Тюменской областями Западно-Сибирского региона. Указанный регион – место размещения большого числа эвакуированных промышленных предприятий, вывезенных из прифронтовой полосы.

Актуальность избранной темы обусловлена не только значимостью предмета, но и состоянием её освещения в научной литературе.

Историографический анализ проведён с учётом общей ситуации и современных подходов к рассмотрению истории Великой Отечественной войны, сложившихся к 90-м годам XX столетия.

Первые публикации о развитии строительной отрасли в тылу появились в ходе войны. Преобладали печатные материалы о трудовом героизме строителей, о результатах социалистического соревнования в строительстве. Вопросы же монтажа эвакуированной промышленности на новых местах в самый тяжёлый период войны и развернувшегося нового строительства стратегического значения не получили широкого освещения в печати военных лет [31; 54].

Авторами статей об эвакуации и введении в строй промышленных объектов выступали её непосредственные организаторы и участники. В данной литературе ход строительства и монтажа оборудования рассматривался преимущественно в плане демонстрации энтузиазма народных масс. Информация о трудностях, проблемах и титанических усилиях рабочих и строителей в начальный период войны умалчивалась. В целом эти статьи носили прикладной, узкопрактический характер. Вопросы строительства, по вполне понятным причинам, рассматривались лишь в общих чертах, без большого количества фактических сведений и обобщений.

Вместе с тем в ряде книг и брошюр предпринимались попытки обобщения фактов и научного осмысления проблемы строительства. Так, в 1942 г. вышли в свет первый сборник статей о развитии Всесоюзного соревнования среди строителей, брошюры о скоростном строительстве и т. д. [24; 44].

В 1943–1945 гг. были изданы книги, написанные экономистами и практиками. Весомый вклад в разработку проблемы внесла работа экономиста И.А. Лерского [39], в которой содержатся ценные сведения о восстановлении эвакуированной промышленности и о новом капитальном строительстве. Однако в основной своей массе публикации в 1943–1945 гг. посвящались капитальному строительству лишь в отдельных отраслях индустрии.

Необходимо отметить, что литература, появившаяся непосредственно в ходе Отечественной войны, носила оперативный, публицистический характер и имела главной задачей мобилизовать усилия строителей на сооружение объектов эффективно, экономически рационально, качественно и в сжатые сроки. Много внимания уделялось обмену передовым опытом, популяризации прогрессивных приёмов и методов работы. Тем не менее, упомянутые публикации ценны неповторимым колоритом того времени и содержат заслуживающий внимания фактический материал.

В литературе послевоенного десятилетия круг вопросов, касающихся строительства в годы войны, заметно расширился. На общесоюзном и региональном уровнях систематизировалась и обобщалась доступная литература. В работе экономиста Б. Соколова [58] предпринята попытка систематизировать наработанный материал о промышленном строительстве в стране за все военные годы. В его работе содержались сопоставительные данные по годам (за 1940–1944 гг.) о росте капиталовложений в черную металлургию и другие отрасли промышленности, впервые в историографии была приведена общая цифра построенных и восстановленных металлургических объектов. Однако информации по тыловым районам, в частности Западной Сибири, имеется сравнительно мало.

Особо следует отметить труд Н. А. Вознесенского [11], который впервые определил круг теоретических проблем, касающихся роли и места строительства в системе военного хозяйства. При этом он не рассматривал специфику труда строителей, характеризуя его как героический. Располагая широким комплексом сведений, он ввел в научный оборот ряд крупных статистических данных, отражающих масштабность задач, решённых специалистами в годы войны. Вместе с тем автор не вносит ясность в вопрос, за счёт чего достигались высокие показатели в отрасли.

Вплоть до 1955 г., пожалуй, единственным научным трудом по проблеме строительства промышленных предприятий на востоке страны в годы войны, являлась работа экономиста Л.М. Кантора [29]. Ценность её состоит в том, что впервые даны общие представления о масштабах эвакуации, новом сооружении и вводе в строй заводов по отраслям и изменениях в связи с этим экономики восточных районов.

Анализ историографии темы за послевоенное десятилетие позволяет выделить такие особенности, как преобладание трудов экономистов, фрагментарное освещение жилищного и культурно-бытового строительства, слабое изучение проблем капитального строительства. На наш взгляд сложившаяся ситуация объясняется тем, что важнейшие документы партийных, советских, руководящих отраслевых органов, Госплана, ЦСУ и других оставались закрытыми для большинства исследователей, а также некоторой недооценкой роли тыла в Отечественной войне.

Изучение вклада всех отраслей промышленности в победу над врагом активизировалось в период с середины 1950–1960-х годов, что было обусловлено положительным влиянием XX съезда КПСС, расширением базы источников. Вопросы строительства и реконструкции сооружений в районах эвакуации получили освещение в обобщающих трудах по истории страны [25; 27]. С учетом новых дифференцированных статистических данных о капиталовложениях основной акцент в них был сделан на организационно-технические характеристики отрасли и её финансовое обеспечение.

Перспективные направления в научных изысканиях по проблеме обозначились в работах С.З. Гинзбурга [15; 16; 17], занимавшего в годы войны пост Наркома по строительству. Ввиду специфики изложения материала в указанных публикациях преобладали технические сюжеты, и лишь в самом общем виде затрагивались вопросы формирования кадров, роста производительности труда, условий быта и труда строителей, трудности, которые им пришлось преодолеть. Воспоминания ветеранов обогатили литературу о трудовой доблести тружеников тыла и, в частности, строителей [14; 32; 40; 58]. Они помогли автору глубже проникнуть в суть исследуемой проблемы, сопоставить данные, полученные из различных источников, воссоздать ряд важных моментов в организации строительства и его эффективности.

Новые сведения о возведении и монтаже зданий для перебазированных предприятий в тылу в условиях войны содержал очерк Б.С. Тельпуховского [61], изданный в 1959 г. Автор отметил ряд ошибок и недостатков, имевших место во время раз-

мещения производительных сил в восточных районах страны и их второго рождения.

Сооружение новых промышленных объектов военно-стратегического назначения нашло широкое освещение в монографии А.В. Митрофановой [42]. Опираясь на имевшуюся литературу и значительное число архивных документов, она обстоятельно раскрыла процесс размещения эвакуированных предприятий на востоке страны, связанных с новым капитальным строительством и переоборудованием ранее существующих заводов.

Подобная глава имеется и в книге Г.Г. Морехиной, опубликованной в 1962 г. В работе встречается целый ряд новых фактических и цифровых данных о вводе в строй перебазированного оборудования предприятий, роли рабочих и строителей в этом процессе. Вместе с тем часто используется и давно уже знакомый историкам материал. В ряде случаев отсутствуют необходимые ссылки на источники.

Несомненным вкладом в исследование темы и накопление новых сведений явились публикации по вопросам размещения эвакуированных предприятий, большинство из которых написано в историко-партийном плане. В них представлены материалы о роли местных Советов, партийных и комсомольских организаций в ходе создания условий для ввода в строй прибывшего оборудования, связанных с крупным или мелким строительством. Однако эти данные фрагментарны. Посвященные лишь отдельным городам, областям и регионам, указанные издания носят локальный характер.

В 1980 г. появляется кандидатская диссертация В.Я. Винокурова «Руководство партийных организаций Западной Сибири промышленным строительством в годы Великой отечественной войны (1941–1945 гг.)» [9], где автор впервые проанализировал влияние реализации промышленного строительства в регионе на развитие военной экономики и впервые ввел в научный оборот ряд архивных источников. В конце 1980-х годов изучение процесса капитального строительства приобрело несколько иной характер. Повысился интерес историков к проблеме пополнения отрасли кадрами [8]. Наряду с этим, в указанной работе ничего не говорится о том, что одним из важных источников пополнения строек квалифицированными специалистами стали государственные трудовые резервы.

Среди работ в этот период особо выделяются монографии Ю.Л. Дьякова [22; 23] и статьи В. Я. Винокурова «Капитальное строительство в Западной Сибири» [7]. Изучив на общесоюзном и региональном уровнях гигантские масштабы производственных планов, намеченных и выполненных в ходе Великой Отече-

ственной войны, Ю.Л. Дьяков доказал эффективность широкого внедрения новых технологий, использования местных строительных материалов. Ценность монографии состоит в том, что в отличие от своих предшественников автор привел примеры самоотверженного труда уральских строителей, проследил изменение форм привлечения на производство рабочих, их зависимость от конкретной политической и экономической ситуации. Вместе с тем, Ю.Л. Дьяков не указывает, что решалось это командно-административными методами. Нами выявлено, что основным средством привлечения новых кадров в промышленность и строительство являлась трудовая мобилизация. Конечно, это была вынужденная мера, но она позволяла в сжатые сроки сосредоточить людские ресурсы на важнейших участках производства для обеспечения наиболее насущных потребностей фронта.

Круг литературы 1960-х – 1980-х гг. не ограничивается упомянутыми работами. Немало интересных сведений содержится в обобщающих исторических и экономических трудах, в коллективных монографиях по истории краев и областей, а также в книгах по истории фабрик и заводов.

Вопросы капитального строительства рассматриваются также отдельно или в общем виде в ряде индивидуальных исследований [23; 33; 36; 65]. Введены в научный оборот новые сведения из центральных и местных архивов, расширяя тем самым возможности для обобщений и выводов по изучаемому вопросу.

Постепенно сложился коллектив учёных, активно изучавших историю западно-сибирского тыла [1; 2; 19; 37]. Строительство и развитие промышленности Западной Сибири в 1941–1945 гг. отражено в четвертом томе «Истории Сибири» [27], в очерках истории отдельных областей региона [2], а также в работах, посвященных деятельности их партийных организаций в годы Великой Отечественной войны [4; 5; 35; 43; 46; 47; 48; 49; 63]. В этих трудах характеризуется развитие строительной отрасли в промышленных районах Западной Сибири.

В 2004 г. успешно прошла защита кандидатской диссертации по теме «Военная перестройка промышленности Восточной Сибири (1939–1943 гг.)», где Н.И. Пузевич во второй главе рассматривает проблему развития капитального строительства военного назначения [50].

В монографии В.Н. Шевченко также исследуется проблема реконструкции и восстановлении оборонных предприятий и обеспечение кадрами строек оборонной промышленности [67]. В статье В.Н. Шевченко рассматривается проблема организации военно-промышленного строительства в Сибири в начальный период войны [66].

Несомненный интерес представляют сведения о строительных работах, связанных с реорганизацией ранее существующего производства и возведением новых объектов, о пополнении отрасли новыми кадрами, о помощи строителям со стороны местных властей. Содержательна статья А.А. Долголюка [20], раскрывающую роль строительной отрасли в перестройки экономики на военный лад, восстановление эвакуированных предприятий. Особую ценность представляет материал, отражающий сложности и особенности организации производственного процесса, комплектования трудовых коллективов в условиях военного времени. Но, к сожалению, автор ошибочно отметил, что еще через год (1945 г.) на стройках появились – интернированные в Сибирь военнослужащие Квантунской японской армии. Они начали работать на стройках в конце Второй мировой войны [22, С. 72].

Вместе с тем, анализ публикаций, прямо или косвенно соприкасающихся с темой, позволяет утверждать, что назрела необходимость создания обобщающего труда, комплексно исследующего разноплановые аспекты проблемы на примере западносибирских областей.

В период войны процесс перевода строительной отрасли Сибири на военные нужды постоянно находились в центре внимания центральных и местных органов власти, что выражалось во всестороннем изучении условий строительства, оказании помощи объектам, вводимым в действие, путём концентрации материальных ресурсов, рабочей силы, максимального применения техники, резервов производства, в расстановке руководящих кадров. В экстремальных условиях перестройки деятельности строительных организаций в Сибири в военный период в срочном порядке создавались Особые строительно-монтажные части (ОСМЧ), высокая мобильность которых позволяла в кратчайшие сроки перебрасывать их в необходимые пункты и районы, концентрировать силы и средства на возведении важнейших объектов в экстремальных условиях. Обострение кадровой проблемы в строительстве способствовало изменению системы комплектования рабочей силы на основе мобилизации незанятого городского и, частично, сельского населения и создания Государственных трудовых резервов, привлечения трудмобилизованных из Средней Азии, Казахстана, военнопленных и контингента заключённых. Капитальное строительство в регионе получило развитие во второй половине 1942–1945 гг., причём масштабы работ в этом направлении по темпам во много раз опережали сроки восстановительных мероприятий на перебазированных предприятиях. Это способствовало появлению в Сибири ранее не имевшихся

военно-промышленных гигантов. В годы войны также перемещение значительной массы людей в Западно-Сибирский регион вызывало потребность в увеличении фонда жилья. Разрешение данной проблемы являлось одним из важнейших направлений в социальной политике в 1941–1945 гг. и коммунальное и культурно-бытовое строительство позитивно сказывалось на бытовых условиях тружеников тыла.

С началом Великой Отечественной войны вся экономика страны стала перестраиваться на первоочередное удовлетворение насущных потребностей фронта, на укрепление обороноспособности страны. Как и в других районах, главной задачей сибирских строителей в этот период являлось наращивание военно-промышленного потенциала страны. Это происходило за счет перевода действующих предприятий на выпуск военной продукции, а также посредством нового строительства и восстановления заводов, эвакуированных в Сибирь.

В первые же дни войны был принят «Мобилизационный народнохозяйственный план» на III квартал 1941 г., вскоре дополненный военно-хозяйственным планом на последний квартал года. В них предусматривалась концентрация капитальных работ, материально-технических резервов и рабочей силы в восточных районах России и Поволжье. Война выдвинула особый вид капитальных работ – восстановление эвакуированного оборудования в восточных районах. Отличительной чертой капитальных работ, связанных с восстановлением эвакуированного оборудования, являлось проведение больших работ по демонтажу оборудования, связанных с его упаковкой, погрузкой и транспортировкой, а также с размещением эвакуированных предприятий на новых местах. Характерно, что непосредственно капитальные работы сводились главным образом к приспособлению существующих зданий и промышленных сооружений к работе эвакуированных предприятий. Для реализации этой директивы были определены следующие приоритетные задачи:

1) Капитальное строительство во всех важных отраслях промышленности с целью создания новых производственных мощностей для выпуска необходимой фронту и стране промышленной продукции;

2) Реконструкцию действующих и строительство новых предприятий военной промышленности на востоке страны, а также перевод в состав военной промышленности ряда предприятий, занятых выпуском гражданской продукции для расширения имевшихся производственных мощностей военной промышленности.

В Сибири в их число поначалу попало ограниченное число новостроек. Например, из тех, что велись в Новосибирске, в

планах значились авиационный завод имени Чкалова, комбинат № 179 (позднее – ПО «Сибсельмаш»), оловозавод. Несколько позднее в перечень таких наиболее важных объектов один за другим стали включаться заводы, эвакуированные во многие города не только Западной, но и Восточной Сибири. Так, например, в Кузбассе планировалось ввести в действие 6 каменноугольных шахт, в Хакасии – 3.

Большой вклад в дело перевода производства с выпуска мирной гражданской продукции на военную внесли строители. Они в срочном порядке демонтировали одни виды оборудования, устанавливали взамен них другие. Иногда оборудование приходилось объединять в технологические потоки. Проводилась перепланировка зданий, пристройка новых помещений. Недостающее оборудование частично изыскивалось на месте, а в значительной доле поступало централизованно.

Многим действующим предприятиям пришлось принимать на свои производственные площади не только технику эвакуированных из европейских районов страны заводов, но и сами эти предприятия. Согласно сведениям о размещении эвакуированных предприятий за 1942 г. в Западную Сибирь было эвакуировано 310 предприятий из 26 различных наркоматов. Во-первых, это заводы ВПК с налаженным производством, высококлассным персоналом на брони от мобилизации, заделами полуфабрикатов. Их первоочередная переброска диктовалась необходимостью скорейшего снабжения фронта вооружением. Основные затраты времени приходились на переброску и монтаж оборудования. Серийное производство осуществлялось иногда даже по ходу установки станков и машин. Во-вторых, в сведениях фигурируют города Омской, Новосибирской областей и Алтайского края. В-третьих, это развитые индустриальные центры с нормальным энергообеспечением, удобными и качественными путями сообщения, надежным кадровым потенциалом.

Всего таких предприятий, в основном на базе эвакуированного оборудования, завода и предприятия, в Западной Сибири за годы войны увеличилось почти в полтора раза больше, чем было перемещено из западных районов. Это стало мощным импульсом для форсированной индустриализации восточных районов и Западной Сибири, в частности.

По сей день остается открытым вопрос о точном количестве предприятий, перемещенных в регион. Н.А. Вознесенский полагает, что их было 210 [11, С. 52]. Авторы второго тома «Истории Великой Отечественной войны Советского Союза» пишут о 244 предприятиях, прибывших в июне-декабре 1941 года в край [26, С. 148]. Эта цифра, получив широкое распространение

в исторической литературе, поддержки у местных историков и краеведов не нашла. Например, Ю.А. Васильев на основании подсчета материалов и архивов, называет более 400 предприятий, передислоцированных за два этапа эвакуации в Западную Сибирь [6, С. 133, 148]. Такую же цифру, только применительно ко всей Сибири, дают авторы «История рабочего класса Сибири» [51, С. 67]. Категорично мнение алтайского историка Р.А. Малькова: «До сих пор, – подчеркивает он, – не удалось точно установить число эвакуированных в Сибирь предприятий, а значит, их военно-экономическую роль» [41, С. 108]. А.В. Терехов утверждает, что в формирующееся военное хозяйство Западной Сибири, согласно уточненных им данных, влилось не 244 эвакуированных предприятия, как утверждали предыдущие источники, а 294 [62, С. 81]. Г.А. Докучаев отмечает, что всего в начальный период войны в Омскую область прибыло 100 заводов, Новосибирскую область – 170, Алтайский край – более 100 [19, С. 66]. Автор статьи, изучая эту проблему, обнаружил в Государственном архиве Российской Федерации сведения о размещении эвакуированных предприятий в Западной Сибири, где суммарно указывается цифра – 310 [18, Д. 538, Л. 1].

Будущим исследователям затрагиваемой темы предстоит нелегкая работа, во внимание следует принять два потока эвакуации: создание на базе нескольких эвакуированных заводов одного предприятия и наоборот – направление оборудования одного предприятия в несколько городов и т.д. «Должна быть. – справедливо подчеркнул А.Д. Колесников, – разработана единая методика и проведено детальное изучение по каждому региону, по каждому предприятию» [34, С. 108].

В Западной Сибири начался бурный рост капиталовложений, удельный вес которой повысился с 3 до 10%. Основная часть капитальных затрат (более 70%) шла на развитие военного производства, а также смежных с ним отраслей промышленности – металлургия, химической, горнодобывающей, электротехнической и энергетической промышленности.

Решению этой задачи способствовала передислокация в Сибирь десятков подрядных трестов, а также отделов капитального строительства, входивших в состав эвакуированных предприятий. Лишь только в Новосибирск за пять последних месяцев 1941 г. прибыло 15 трестов в ОСМЧ вместе с техникой и персоналом. Однако кадрами они были обеспечены очень плохо. В наличии имелось лишь 2234 работника [45, С. 82]. Это вынудило местные власти в срочном порядке пополнять их численность из различных источников. Среди общестроительных и специализированных организаций, эвакуированных в Новосибирск,

находились такие крупные строительно-монтажные части, как «Севкавтяжстрой», «Южлектромонтаж», тресты «Госсантехмонтаж», «Строймеханизация» и др. Сюда же на время перебазировалось одно из главных управлений Наркомстроя – Главсредазстрой.

Строительные тресты направлялись и в другие города, в которых шло восстановление поступивших из западных районов предприятий. Возведение заводов сельскохозяйственного машиностроения и тракторного поручалось передислоцированному в Рубцовск тресту № 5 Наркомстроя СССР. В Сталинск направлен трест № 53 этого же ведомства, а в Красноярск для сооружения комбайнового завода и «Сибтяжстроя» – эвакуированный из Харькова трест № 26. Его субподрядчиками стали также перемещенные в Красноярский край специализированные тресты «Южспецстрой», «Южэлектромнтаж», «Союзпроммеханизация». Эвакуация подрядных организаций происходила и в 1942 г. Так, в конце года, как уже отмечалось, в пос. Юрга и Сталинграда был перемещен строительный трест № 25 [53, Д. 108, Л. 67; 53, Д. 220, Л. 64; 53, Д. 234, Л. 45; 53, Д. 235, Л. 116; 53, Д. 423. Л. 12; 53, Д. 628, Л. 114; 53, Д. 942, Л. 120]. Для ведения строительства в г. Омск июле-октябре 1941 г. прибыло 6 строительных трестов.

Уже в первые военные месяцы строительное производство, так же, как и промышленность, перестраивалось на военный лад. В системе Наркомата по строительству были созданы особые строительно-монтажные части (ОСМЧ). Это были в какой-то мере военизированные мобильные организации, лучше других обеспечивающиеся строительной техникой, материалами и квалифицированными кадрами. ОСМЧ и их отдельные подразделения можно было оперативно перебрасывать с одних строек на другие, что позволяло в короткие сроки концентрировать рабочих и технику на сооружении военных объектов. Из-за большего объема работы работников ОСМЧ могли перевести на казарменное положение сверхурочные [52, Д. 2, Л. 7].

В г. Омске на площадях строящегося завода должен был разместиться эвакуируемый из Запорожья моторостроительный завод им. П.И. Баранова, а на площадях завода им. Куйбышева, ранее производившего сельскохозяйственную технику, должен был разместиться эвакуируемый из Москвы агрегатный завод.

Вот как вспоминает бывший управляющий трестом № 2 Е.С. Ищенко: «По графику нужно было выполнить коробку корпуса в короткий срок – всего за 10 суток, или укладывать ежесуточно по 60 тысяч штук кирпича. Для этого было сделано, казалось бы, все необходимое, подобраны каменщики, проработан поток

подачи кирпича и необходимых материалов на высоту, обеспечение каждого рабочего места каменщика коксовой мангалкой для обогрева, однако итог первых суток работы не превысил 20–25 процентов задания. Усилившийся мороз с ветром перечеркивал все расчеты, и инженерно-техническим работникам, непосредственно руководящим строительством объекта, представлялось единственно возможным решение – устройство над всем строящимся сооружением деревянного шатра, или так называемого тепляка. Руководством треста эта идея вначале была принята как фантазия, однако после анализа всех обстоятельств, в том числе и прогнозов метеослужбы, предложение производственников было принято. Более 500 плотников, разделенных на две 12-часовые смены, возвели тепляк за двое суток, а сантехники, работая параллельно, к этому времени смогли включить тепловые приборы для его обогрева. Положительной температуры в тепляке не достигли, да на это и не рассчитывали, однако минус 5-8 градусов казались уже полной благодатью, каменщики стали работать настолько раскованно, что в отдельные дни укладывали до 70 тысяч штук кирпича вместо 60 по первоначальному графику. Существенное значение оказало и такое организационное мероприятие, как стимулирование труда каменщиков, которым выдавали бесплатно талон на дополнительный обед и пачку махорки ежедневно. В тот тяжелый для страны период ограничений, в том числе и продовольственных, такая мера была довольно существенной, несмотря на то, что и так каждый стремился своим трудом помочь общему делу» [60].

Рост объемов строительства определялся таким соотношением: если в 1940 г. было освоено около 6 млн. руб. строймонтажных работ, то в 1941 г. он возрос до 56 млн. руб., т. е. почти в 10 раз.

Комплектование треста людскими ресурсами, механизмами, транспортом осуществлялось по двум источникам: перебазированием в Омск с передачей в состав треста № 2 стройтрестов общестроительного профиля из Киева и Харькова, а также специализированного треста по подземным коммуникациям и дорожному строительству из Москвы и коллектива строителей, строившего завод им. Баранова в Запорожье.

Вторым источником роста численности рабочих треста явилось прибытие их из военкоматов, призывающих граждан старших возрастов в строительные батальоны.

Эти меры увеличили численность рабочих треста с 1768 ч. на 01.01.1941 г. до 6698 чел. на 01.01.1942 г., а в последующем, с поручением тресту и строительства предприятия, именуемого сейчас «Полетом», численность рабочих треста, включая

сюда лесозаготовки в Аракском мехлеспункте и сельхозработы в Тамбовском совхозе, переданных тресту – достигала 10 тыс. человек.

Усилиями такого возросшего численно коллектива строителей, до конца 1941 г., при круглосуточной работе без выходных дней, что превращало календарный месяц практически в 3, 5 месяца обычной работы и при активном участии в строительстве будущих хозяев строящихся корпусов – были выполнены работы по первоочередному размещению производство заводов им. П.И. Баранова и В.В. Куйбышева.

Однако задачи треста эти не снижались, так как предстояло еще осуществлять строительство последующих очередей заводов, определявших наращивание их мощность, а значит и выпуска ими боевой техники для сражающейся Красной Армии.

В ноябре 1941 г. управляющий трестом А.М. Амитин был перемещен в руководители ОСМЧ-1 (так назывались стройтресты Наркомстроя, что означало особые строительно-монтажные части), в последующем, преобразованном в Стройтрест № 49, а затем в Стройтрест № 5.

Управляющим трестом № 2 был назначен С.Г. Пономарев, работавший очень недолго, так как в середине 1942 г. Стройтрест № 2 был соединен со строительной организацией системы НКВД, строившей завод, именуемый сейчас ПО «Полет», с назначением, управляющим этим укрупненным трестом, бывшего начальника строительства НКВД А.П. Альпова. Вскоре т. Альпов был отозван в свою систему, а управляющим трестом был назначен П.Н. Рудаков, работавший в этой должности с 1943 по 1946 гг.

Омский «Сибзавод», производивший до войны сельскохозяйственную технику, разместил на своей территории оборудование пяти эвакуированных заводов. Строителям пришлось провести полную реконструкцию цехов, выполнить недостающие пристройки, установить станки. Все эти работы были проведены в кратчайшие сроки. Парк производственного оборудования вырос в 2,5 раза. Уже в третьем квартале 1941 г. доля военной продукции превысила половину, а в конце года завод почти полностью работал на фронт [51, С. 60]. Оборудование Полтавского, Воронежского и Изюмского паровозоремонтных заводов смонтировали на Красноярском паровозоремонтном заводе. На Иркутский завод тяжелого машиностроения им. Куйбышева поступила часть производственного парка Старо-Краматорского и Ново-Краматорского машиностроительных заводов. Восстановительные работы здесь мало чем отличались от нового строительства. Пришлось возводить дополнитель-

ные здания. В них создавалось кузнечно-прессовое, прокатное и другие производства. Всего установили более 600 единиц оборудования. Темпы строительно-монтажных работ были высокими. Иногда рабочим-строителям приходилось работать по 13–14 часов в сутки. Уже к маю 1942 г. смонтировали и запустили в действие две трети от общего объема станков и прессов [37, С. 73–74].

Сразу с нескольких заводов поступила техника на Кузнецкий металлургический комбинат. На ее основе сравнительно быстро наладили прокат броневого листа. В то же время восстановление некоторых других производств из-за их масштабности и сложности растянулось более чем на год.

В строительные площадки в 1941–1942 гг. превратились практически все наиболее крупные промышленные предприятия. Одновременно с выпуском промышленной продукции на них шло создание новых производств. Оно осуществлялось как подрядным, так и хозяйственным способом. Участие в сооружении новых объектов, монтаже оборудования принимали не только строители, но и эксплуатационники.

Особенно привлекательными для Государственного комитета обороны и руководителей отдельных наркоматов оказались незаконченные стройки. Они располагали начальной производственной и социальной инфраструктурами, которые становились основой для организации более крупных промышленных предприятий по сравнению с запланированными ранее. В некоторых случаях происходило изменение производственного профиля новостроек.

В Новосибирске еще с 1930-х гг. одновременно велось строительство нескольких заводов. Самые мощные из них – «Сибметаллстрой» и авиационный завод – уже начали выпускать военную и гражданскую продукцию, хотя были далеки до полного завершения строительства. Оборудование пяти близких по профилю эвакуированных заводов принял Новосибирский авиационный завод им. Чкалова. Уже к этому времени общая площадь основных и вспомогательных цехов завода достигла немалых размеров – 90 тыс. $м^2$, а по утвержденному Наркоматом авиапромышленности СССР плану ее следовало увеличить в два раза [55, С. 94]. Строительно-монтажный трест № 7 этого же наркомата, ведущий строительство завода, в срочном порядке увеличил свою производственную базу и численность работников. Для сокращения сроков строительства труд организовывался так, что многие производственные операции совмещались, вместо того чтобы осуществлять их последовательно. Часто бывало так, что строители еще не усевали закончить сооружение зда-

ния, а монтажники уже начинали установку технологического оборудования.

Трест полностью выполнил правительственное задание. Были сооружены основные объекты производственной инфраструктуры, здания инструментального, кузнечно-прессового и сборочного цехов, смонтировано и установлено оборудование, необходимое для производства самолетов. О темпах работ можно судить по такому факту: в отдельные дни на заводе монтировалось и сдавалось в эксплуатацию по 200–250 станков [55, С. 96].

Еще более грандиозное строительство развернулось на территории «Сибметаллстроя» (позднее – комбинат № 179, ПО «Сибсельмаш»). Начало Великой Отечественной войны промышленный гигант встретил в стадии незавершенного строительства. По снарядному производству в эксплуатацию было введено лишь 15% мощностей [38, С. 145].

Во второй половине 1941 г. на строительную площадку поступали десятки эшелонов с оборудованием семи эвакуированных заводов. Самыми крупными из них были Запорожский металлургический завод, военные заводы из Тулы, Таганрога, Ростова-на-Дону, Подольска.

Строителям приходилось работать, что называется, с «колес». Так, эшелоны с людьми и оборудованием Таганрогского завода № 65 прибыли в Новосибирск 5 ноября. В течение месяца оборудование было смонтировано. И уже 7 декабря завод дал первую продукцию.

На огромной строительной площадке одновременно в разных местах шло создание разнопрофильных производств. Трудности и сложности преследовали строителей повсюду. Не хватало трудовых ресурсов, строительных материалов, техники. Заводы размещались в помещениях, первоначально предназначенных для других целей. Требовались их перепланировка, подведение соответствующих коммуникаций. Наряду с этим дополнительно делались пристройки к помещениям, возведенным ранее. Благодаря тому, что «Сибметаллстрой» накануне войны располагал большим количеством готовых производственных помещений, а также зданий, находящихся в строительстве, здесь в течение нескольких месяцев удалось разместить очень много оборудования. По одним данным, численность установленных на комбинате станков оценивается в 2674 ед., по другим данным – в 5634 ед. [3, С. 15].

Кроме этих предприятий, форсированными темпами достраивались многие другие заводы, начатые еще до войны: омские шинный и кордный, новосибирские металлургический, оловянный, Новокузнецкий, алюминиевый, многие энергетические

объекты. Все они создавались либо на основе, либо с использованием оборудования эвакуированных предприятий. Строительство некоторых на время консервировалось, а затем вновь возобновлялось. Например, такая судьба выпала на долю новосибирского завода «Тяжстанкогидропресс».

Пожалуй, еще большие сложности выпали на долю новостроек, начатых на неподготовленных площадках вдали от крупных городов. Им предстояло заново создавать производственную базу, как промышленных предприятий, так и строительных организаций. Негде было размещать людей. В небольшом алтайском городке Рубцовске на пустырях начали строить сразу два крупных завода – тракторный и сельскохозяйственного машиностроения. Первый создавался на основе оборудования Харьковского тракторного завода, а второй – на базе эвакуированного Одесского завода сельскохозяйственного машиностроения.

Сооружение заводов, а также теплоэнергоцентрали было возложено на маломощный трест № 5, входивший в Наркомат строительства СССР. А до тех пор, пока ТЭЦ не была построена, электроэнергией стройки, а затем и введенные в действие цеха, обеспечивал энергопоезд. Строители совместно с кадровыми работниками, прибывшими с тракторным заводом, одновременно приступили к сооружению первоочередных чугунолитейного, сталелитейного, кузнечного цехов тракторного завода. Как и на других восстанавливаемых заводах, здесь возникли большие сложности с недостачей оборудования. Ремонт и изготовление недостающих деталей зачастую велся под открытым небом. В цехах, в которых еще не было крыш, монтировали станки. На них, а то и вручную, вытачивали детали, собирали узлы. В июле 1942 г. была запущена в эксплуатацию ТЭЦ, получены собственные чугун и сталь. Первый гусеничный трактор сошел с конвейера 24 августа. Окончательно первая очередь Алтайского тракторного завода введена в эксплуатацию в январе 1944 г. К этому времени на нем построили 37 производственных объектов. До конца войны завод, являвшийся одним из немногих, производящих профильную продукцию, дал стране 7 тыс. гусеничных тракторов марки «АТЗ-НАТИ» [6, С. 157].

Интересна история создания крупного машиностроительного завода в пристанционном поселке Юрга Кемеровской области (с января 1943 г.). Первыми строителями завода стали эвакуированные, военные строители, трудармейцы, прибывшие в составе рабочих колонн, заключенные. Квалифицированных строителей не хватало. Очень низкой была механизация труда. Первый экскаватор «Пионер» появился в Юрге лишь в 1943 г., а первый трехтонный кран – уже после окончания войны. Перевозка

строительных материалов производилась в железнодорожных вагонах и на лошадях.

Подготовительный этап продолжался недолго. Уже вскоре принялись за сооружение основных цехов завода. Поначалу дело двигалось медленно. Лишь с приездом из Коврова Владимирской области большой группы профессиональных строителей ситуация стала изменяться. В еще не законченных строительством чехах шел ремонт станков, изготавливалось недостающее оборудование. В сентябре 1942 г. в Югру из Сталинграда вместе с кадрами и техникой был перебазирован строительный трест № 25 Наркомстроя СССР. Появление этой организации в поселке придало строительно-монтажным работам на машзаводе новый импульс. К концу 1942 г. весь поселок представлял собой одну большую строительную площадку. На ней трудилось более 3 тыс. строителей [13, С. 153, 160].

6 февраля 1943 г. решением Государственного комитета обороны он был введен в действие. В этот же день первые пушки, изготовленные на только что родившемся предприятии, отправили на фронт.

Восстановление всех эвакуированных предприятий очень серьезно осложнялось некомплектностью оборудования, его неисправностью. Часть эшелонов попадала под бомбежки, прибывала с большими потерями. Что-то сломалось еще на стадии демонтажа, что-то погибло и потерялось при транспортировке, что-то разворовали. В связи с этим строители-монтажники часто не могли составить полной технологической линии. Поэтому до того, как вновь смонтировать станок, иное оборудование, предстояло заблаговременно отремонтировать отдельные узлы и детали.

Несмотря на многочисленные трудности, сибиряки быстро восстанавливали эвакуированные заводы. Для этого строительно-монтажные работы часто организовывались в три смены. В ночное время строящиеся объекты совещались мощными лампами и прожекторами. Новые здания возводились с облегченными стенами и перекрытиями. Вместо металла и железобетона широко использовалось дерево. Все это позволяло сократить сроки строительства и ускорить ввод в эксплуатацию производственных мощностей по производству вооружения, боеприпасов и другой продукции. Конечно же, при этом приходилось жертвовать качеством строительства.

Численность восстановленных и вновь построенных предприятий в Сибири исчислялась сотнями. В годы войны были построены и начали выпускать продукцию: в Западной Сибири – шарикоподшипниковый завод, в Сибири – предприятия угольного машиностроения. В Новосибирске начал действовать завод

тяжелых станков, в Барнауле – котельный завод и текстильный комбинат, в Красноярске – новые корпуса «Сибтяжмаша» и комбайнового завода и т.п.

Подводя итог, отметим, что основная часть строительно-монтажных работ по восстановлению в Сибири эвакуированных сюда предприятий пришлась на первые полтора года войны. К концу 1941 г. большая часть перебазированных предприятий начала выпускать оборонную или иную продукцию, необходимую воюющей стране и ее населению. А уже к середине 1942 г. многие предприятия достигли довоенных объемов производства, а некоторые даже превысили их. Для удовлетворения все нарастающих потребностей армии в вооружении и боеприпасах происходило дальнейшее расширение промышленных предприятий, не прекращалось новое строительство стратегически важных объектов. В соответствии с решаемыми задачами изменялись и объемы ассигнований, направляемых советским руководством в регион.

В первый период войны капитальные вложения в экономику Сибири резко возросли как в абсолютных, так и относительных показателях. Если в 1940 г. доля Сибири в общем объеме инвестиций СССР составлял 7%, то в 1942 г. – 18%. В последующие годы она сократилась, хотя оставалась более высокой, чем в предвоенный период. В целом за 1941–1945 гг. в Сибирь была вложена десятая часть от общего объема капиталовложений страны (см. таблицу № 1) [30, С. 235–237]. Из них почти две трети было направлено в Западную Сибирь, а остальная часть – в Восточную Сибирь. В Сибири объем капитальных вложений за 4,5 года (с 1 июля 1941 по 31 декабря 1945 г.) вырос по сравнению с предвоенными годами почти на 30%, тогда как в целом по СССР он даже немного сократился.

В начале войны большая часть средств расходовалась на перевод заводов, фабрик, артелей на выпуск продукции военного назначения. На одних предприятиях провели перепланировку, перемонтировали станки, добавили недостающие. Другие подверглись более глубокой реконструкции. На них построили новые участки и цехи. В основном строительно-монтажные работы велись хозяйственным способом. Но уже к концу 1941 г. все большая часть инвестиций стала направляться на восстановление эвакуированных заводов. Структурная перестройка охватила все хозяйство региона. С точки зрения отдельных отраслей промышленности капитальные вложения распределялись следующим образом: машиностроение, станкостроение, оборонная промышленность – 60,2%; черная и цветная металлургия – 20,5%; электропромышленность – 5,1%; топливная и химическая – 8,0%; электростанции – 3,6%; прочие отрасли промышленности – 2,6%.

Таблица 1 — **Капитальные вложения государственных и кооперативных предприятий и организаций в 1938—1945 гг., млн. руб. (в сопоставимых ценах — в качестве сопоставимых приняты цены на 1 января 1984 г.).**

Период	Капитальные вложения, млн. руб.				Удельный вес в общем объеме капитальных вложений СССР		
	СССР, млрд руб.	Сибирь	Западная Сибирь	Восточная Сибирь	Сибирь	Западная Сибирь	Восточная Сибирь
3,5 года третьей пятилетки (1938 — первое полугодие 1941 г.)	20,7	1528	798	727	7,4	3,9	3,5
4,5 года (1 июля 1941 — 31 дек. 1945 гг.)	20,0	1970	1263	707	9,8	6,3	3,5

Из приведенных данных видно, что подавляющая часть средств вкладывалась в восстановление эвакуированных заводов, строительство новых предприятий, занимающихся напрямую производством боеприпасов и вооружения, или тех отраслей, которые обеспечивали машиностроение, металлообработку необходимым сырьем, обеспечивали их электроэнергией и топливом. О масштабах проделанной в Западной Сибири работы убедительно свидетельствуют такие данные. Общий выпуск промышленной продукции с 1940 по 1942 г. вырос в 2,4 раза, а производство военной продукции – в 27 раз [11, С. 51, 77].

На втором этапе войны (1943–1945 гг.), в связи с началом восстановления освобожденных районов СССР, доля Сибири в общесоюзном объеме капиталовложений несколько сократилась. При этом абсолютные размеры инвестиций оставались весьма значительными. Они направлялись на завершение строительства заводов, перестановку оборудования, укрепление стен и фундаментов. Крупное строительство в эти годы велось в Кузбассе. Основная часть капиталовложений вкладывалась в развитие угольной и металлургической промышленности, машиностроения, металлообработки и энергетики. В это же время увеличили свои производственные мощности практически все крупнейшие сибирские заводы.

В годы войны в сибирских городах резко обострилась жилищная проблема. Одним из основных способов ее решения стало возведение жилья временного типа. Нового каменного строительства в городах долгое время не велось, заканчивалось лишь сооружение зданий, начатых ранее. В градостроительном развитии городов в первые годы войны произошел откат назад. В

подавляющей части жилые дома строились из дерева. В городах появилось много бараков, небольших индивидуальных домов. И уж совсем никак не вписывались в городскую среду землянки и полуземлянки. А они появлялись тысячами и не самовольно, а на основе решений городских властей и руководителей промышленных наркоматов. Такие решения принимались в связи с необходимостью размещения многих тысяч рабочих эвакуированных заводов и членов их семей. Еще одним широко распространенным способом решения жилищной проблемы стала реконструкция чердаков жилых домов и их приспособление к проживанию людей.

Требование быстрого расширения жилого фонда в сибирских городах привело к упрощенному строительству землянок, полуземлянок, бараков, мелких индивидуальных домов, приспособлению под жилье подвальных и хозяйственных помещений. Но уже в 1942 г. наметился переход к более «культурным» видам упрощенных некапитальных жилых построек. Землянок и полуземлянок уже не строили. Наибольший процент застройки в 1942 г. приходится на деревянно-брусчатое и рубленое двухэтажное (23%), каркасно-засыпное барачное и квартирное одноэтажное (47%) строительство. Из всей введенной в строй жилой площади 20% было получено за счет приспособления для жилья чердачных пространств существующих жилых домов. Осенью 1941 г., в связи с критическим положением с расселением новых кадров рабочих, руководство остановилось на этом способе расширения жилой площади как самом эффективном и целесообразном. Широкое использование его в существующих и строящихся домах дало большую экономию времени и средств. Все новые дома также начали строить с использованием чердачного пространства.

В Томске за первый военный год было создано 25 тыс. кв. м жилья преимущественно в помещениях временного типа. А в Новосибирске с 1 июля 1941 г. до конца 1945 г. построено 374 тыс. кв. м жилплощади. При высочайших темпах роста населения за этот период средняя обеспеченность одного жителя снизилась с 3,3 кв. м в 1940 г. до 2 кв. м в 1945 г. [6, С. 85].

Никогда ни до, ни после войны строительные организации Сибири не испытывали такого «кадрового голода». Комплектовать трудовые коллективы приходилось в условиях острого дефицита трудовых ресурсов. Многие строители были призваны в Красную армию и отправились на фронт. В это же время расширялась сеть строительных организаций. Перед многими из них стояли задачи в короткие сроки восстановить или построить заново крупнейшие объекты. А для этого следовало создать много-

тысячные коллективы. Так, уже к 1 августа на строительной площадке новосибирского комбината № 179 численность работников треста № 1 Наркомата боеприпасов СССР была доведена до 25300 чел. Кроме 15200 чел., состоящих в штате строительной организации комбината, к работам привлекалось 2500 чел. из субподрядных организаций, 800 «стройбатовцев», 6800 заключенных [45, С. 125].

Проблему обеспечения кадрами начали решать путем привлечения неработающего трудоспособного городского и сельского населения, выпускников школ ФЗО (фабрично-заводского обучения). Вскоре в Сибири стал численно нарастать такой источник пополнения трудовых коллективов, как эвакуированное население. Помимо этого, советские и партийные организации стали проводить политику по частичному переводу трудовых ресурсов из непроизводственной сферы в отрасли материального производства, в том числе и в строительство. Другим важным источником пополнения строительных организаций стало население других областей и республик СССР, поступающее в сибирские города по мобилизации. Еще до войны на стройках широко использовался труд различных «спецконтингентов». С середины 1941 г. их стало еще больше. К заключенным добавились «спецпереселенцы» из Поволжья, Западной Украины, Западной Белоруссии, из республик Прибалтики (забегая вперед, отметим, что с конца 1944 г. на стройках появился еще один спецконтинегент – военнопленные германской армии и ее сателлитов). В связи с повсеместным недостатком кадров значение вольного найма как формы пополнения рабочей силы резко сократилось. Все большая часть новичков поступала на стройки в централизованном порядке. Секретарь Новосибирского обкома ВКП(б) в своем выступлении на VI пленуме обкома отмечал, что строительные организации области (в то время из нее еще не выделились Кемеровская и Томская области) во втором полугодии 1941 г. получили через организованные формы пополнения 85 тыс. рабочих [45, С. 242].

Поскольку местных трудовых ресурсов не хватало, их привлекали из других районов страны. Много рабочих колонн было сформировано в Казахстане и среднеазиатских республиках СССР. В апреле 1942 г. на 38 стройках Новосибирской области использовались «бойцы», состоящие в 53 рабочих колоннах [45, С. 316]. Качественный состав этих кадров находился на низком уровне. Среди них было очень мало профессиональных строителей, людей, ранее работавших на индустриальных объектах. По социальному составу большинство до призыва относилось к крестьянству. Среди бойцов четырех рабочих колонн, прибыв-

ших в июле-ноябре 1941 г. в ОСМЧ «Севкавтяжстрой», шоферы и трактористы составляли 5% от общей численности, столько же было станочников по обработке металла, немногим более 20% – плотники и столяры. Штукатуров, бетонщиков, арматурщиков вообще не оказалось. Большая часть таких работников могли использоваться лишь в качестве разнорабочих. Поэтому трудовым колоннам поначалу поручались тяжелые физические работы, где от исполнителей не требовалось высокой квалификации. Одновременно организовывалось их профессиональное обучение [20, С. 73].

По сравнению с предвоенным годом в 1942 г. численность персонала, занятого на строительно-монтажных работах, в целом по СССР сократилась наполовину. В это же время в Сибири она вросла на 10% и составила 132 тыс. чел. (без учета привлекаемых к работам заключенных и других спецконтингентов). Весь прирост обеспечила Западная Сибирь. В этом регионе численность строителей увеличилась с 72 до 88 тыс. чел., или на 22%. В Восточной Сибири произошло некоторое сокращение численности: с 48 тыс. чел. в 1940 г. до 44 тыс. чел. в 1942 г., или на 8,3%. В последующие годы, после решения основной задачи – восстановления эвакуированных предприятий, численность строителей в Сибири стала сокращаться. Если в 1940 г. доля Сибири в общесоюзной численности строителей составляла 7,1%, то в 1942 г. – уже 15,7%. А к 1945 г. она вновь снизилась до 6,5% [22, С. 88]. Этот показатель был близок к удельному весу капитальных вложений, осваиваемых в Сибири в последний военный год. Прежде всего, показатель снизился в связи с реэвакуацией. Так, численность рабочих, занятых в строительных организациях и предприятиях «Промстроя» в Новосибирске, уменьшилась с 29450 чел. в 1942 г. до 20442 чел. в 1943 г., 8139 – в 1944 г. и 7187 – в 1945 г. [1, С. 203].

В справке отдела строительства и строительных материалов Новосибирского обкома ВКП(б) «О работе строительных организаций и предприятий промышленности стройматериалов в годы войны», датированной декабрем 1945 г., первой причиной снижения объема выполненных строительных работ к концу войны называлась «переброска по указаниям правительства и Наркоматов значительного количества людских и материально-технических ресурсов строительных организаций на Запад... Направлялись наиболее квалифицированные рабочие и ИТР... В связи с этим отдельные строительные организации в Западной Сибири были полностью ликвидированы. Так, была ликвидирована крупнейшая строительная организация области – трест № 1 НКБ. Если во втором полугодии 1941 г. этот трест имел

21615 чел. рабочих и выполнял работ на сумму 114404 тыс. руб., то в первом полугодии 1944 г. трест имел уже только 243 чел. рабочих и выполнял объем работ всего лишь на 1423 тыс. руб. Большая часть строительных рабочих треста Наркомата боеприпасов была передана на основную деятельность комбината № 179, а остальные рабочие, ИТР, оборудование и стройматериалы переброшены на Запад» [57, С. 189].

Поскольку восстановление эвакуированных и строительство новых заводов проходило в крайне сжатые сроки при наличии множества лимитирующих факторов, заметно возросли роль и значение инженерно-технических кадров. С учетом важности и сложности инженерного труда в военный период он стал оплачиваться намного выше, чем труд рабочих. Управленческому персоналу приходилось не только больше работать, но и тратить много времени на учебу. Для его изучения строительные тресты были вынуждены организовывать курсы повышения квалификации инженерно-технических работников, семинары прорабов, мастеров, бухгалтеров и нормировщиков.

Соревновательные почины двухсотников перерастали в движения пятисотников, затем тысячников. Признанным лидером среди последних в Новосибирске стал знатный каменщик особого строительно-монтажного управления № 3 ОСМЧ «Севкавтяжстрой» С. С. Максименко. В разряд тысячников он вошел 26 октября 1941 г. Работая с двумя подручными, новатор уложил в смену 12800 кирпичей, что составило 1020% нормы. Ровно через полгода С. С. Максименко установили новое, еще более высокое достижение, уложив за смену 44 тыс. кирпичей, побив тем самым мировой рекорд, установленный в 1934 г. американцем Голливудом [64, С. 91]. Еще один виртуоз-строитель, достигший вершин профессионального мастерства, трудился на строительстве машиностроительного завода в Юрге. «Чудо-каменщик», как называли И. С. Заболеева, укладывал в смену до 10 тыс. штук кирпича [13, С. 195].

В военное время активно внедрялись скоростные методы строительства. Сокращение сроков сооружения объектов в этот период являлось насущной необходимостью. С этой целью пересматривалась проектная документация. Насколько возможно упрощались конструкции, габариты, устранялись любые «излишества», предусматривалась возможность использования имеющихся в распоряжении строительных организаций местных материалов. Пересмотр проектной документации давал большую экономию времени средств. Только в тресте «Сибстройпуть» экономия за 1941–1944 гг. составила более 60 тыс. человеко-дней, 1,2 тыс. т цемента, 9 тыс. куб. м пиломатериалов, 6,8 млн руб. [10, С. 135].

Таким образом, в числе важнейших причин успехов в деле капитального строительства военных лет следует назвать осуществление серьёзной перестройки в организации строительства. Чтобы преодолеть трудности в деятельности отрасли, возникшие в условиях войны, нужно было располагать мощными строительными организациями. Ход и итог капитальных работ показали, что в Сибири имелись такие организации. Дополнительно создавались Особые строительно-монтажные части (ОСМЧ). Они перестраивались, реорганизовывались в соответствии с требованиями фронта и продемонстрировали великолепные образцы производственного мастерства.

Руководством строительных объектов принимались меры к сокращению сроков и уменьшению трудоёмкости работ, экономии крайне дефицитных в то время материалов. Произошла серьёзная переориентация и в вопросе использования местных материалов. Они значительно повысили свой удельный в балансе стройматериалов. Техника строительного дела значительно продвинулась вперёд. Появились новые приёмы в организации труда, открылись возможности для изобретательства и скоростных методов.

Естественно, что базой для подъёма уровня строительного дела в Сибири в годы войны явилось наличие строительной индустрии, созданной в предвоенные годы и оснащённой техникой, сложившиеся кадры квалифицированных рабочих и инженерно-технических работников.

Проблема обеспечения строительства кадрами в регионе решалась главным образом путём мобилизации новых рабочих и их обучения. В годы войны изменились формы привлечения на производство рабочей силы. Широко использовались массовые призывы, перераспределение рабочей силы между экономическими районами, отраслями народного хозяйства, трудовая мобилизация и повинность.

Трудовая мобилизация стала основным методом привлечения новых кадров в строительство. Это была вынужденная мера, но она давала возможность в сжатые сроки сосредоточить людские ресурсы на важнейших строительных участках для обеспечения наиболее насущных потребностей фронта.

Война внесла существенные коррективы в структуру капиталовложений. Значительно изменилось их распределение по сравнению с довоенным временем, что являлось характерной чертой строительства военных лет. Большой объём капиталовложений и изменение их структуры явились важнейшим фактором восстановления эвакуированных предприятий и ввода в строй значительных производственных мощностей в решающих отраслях промышленности за счёт нового строительства.

В корне изменились организация и проведение капитальных работ. Война поставила перед строителями две сложные задачи, от решения которых зависело успешное выполнение столь обширной программы: первая – резко повысить темпы и сократить сроки строительства, вторая – всемерно экономить средства, рабочую силу и материалы. Эти задачи взаимосвязаны и взаимообусловлены, ибо экономия рабочей силы и материалов, имеющая самостоятельное военно-хозяйственное значение, существенно способствует повышению темпов капитального строительства.

С началом войны фронт строительных мероприятий подвергся жёсткой концентрации. Всё строительство сосредоточилось на объектах, которым предстояло обеспечить военные нужды. Имевшее место в мирное время распыление сил и средств по многим объектам не допускалось, что дало возможность возвести ряд крупных объектов в рекордно короткие сроки.

Новым методом скоростной технологии, резко ускорившим сроки и давшим большую экономию капиталовложений, явилось применение скоростного совмещённого графика строительно-монтажных работ с выполнением в первую очередь наиболее трудоёмких процессов, а также таких, которые открывали широкий фронт для специальных операций.

Сибирское промышленное строительство развёртывалось в годы войны преимущественно как скоростное. Широкий переход к данному виду строительства обеспечивался соответствующей организацией строительства, его высокой индустриализацией, сокращением организационного периода и совмещением его с основными работами, усилением подготовительных работ, полным материальным снабжением стройки, одновременным сооружением стен, фундаментов и коммуникаций, совмещением строительных и монтажных мероприятий, работой по графику, применением новых приёмов, в частности узловой сборки укрупнённых элементов сооружений, последовательным превращением строительства в индустриальный скоростной процесс преимущественного сборочного производства из заранее заготовленных деталей и узлов.

Большое значение имело для ускорения производства применение таких новых методов, как электроподогрев бетона, железа и грунта, как устройство бетонных полов под станки методом замораживания. Эти меры позволили в ряде случаев сократить сроки строительства на несколько месяцев.

Темпы скоростного строительства в условиях войны сравнительно с довоенными увеличились приблизительно в 2 раза. Сроки строительства сокращались по крупным цеховым здани-

ям с 4-6 месяцев до 2-3 месяцев, по жилым домам и крупным деревянным постройкам – до 10–30 дней.

Максимальное совмещение по времени различных видов работ предусматривало в графике монтаж оборудования в одной части цеха параллельно с продолжением строительных операций в другой. Такой подход обеспечивал ввод в эксплуатацию отдельных цехов последовательно по частям и агрегатам. Совмещённый график стал важным фактором ускорения работ, позволяющим выполнять многообразные строительные процессы.

Это прогрессивное начинание ломало сложившиеся в мирные годы традиции последовательности и очерёдности операций и вводило синхронное осуществление строительных и монтажных мероприятий. Скоростной совмещённый график стал новым прогрессивным начинанием в строительстве военных лет и способствовал скорейшему вводу объектов в действие. Большую роль сыграло введение суточного графика на стройках и повседневный жёсткий контроль за его выполнением.

Ещё одним важным элементом скоростного строительства стало применение поточного метода, перенесённого из опыта заводских производственных коллективов на скоростные стройки. Внедрение поточной системы явилось значительным шагом вперёд в деле использования индустриальных методов строительства.

Важным скоростным приёмом стало выполнение большинства операций по заготовке элементов и деталей на специальных производственных предприятиях, за пределами территории стройки. Эффективным фактором скоростного строительства военного времени являлась максимальная механизация работ и повышение коэффициента использования строительных машин. Новые принципы организации и механизации работ, новые приспособления не только повышали производительность труда, но и ускоряли сооружение объектов и снижали их стоимость.

Наконец, одним из существенных компонентов скоростного строительства явилось создание и применение новых строительных конструкций и материалов. Важнейшую роль в этом процессе сыграл произведённый пересмотр и отбор всех видов стройматериалов и деталей с целью наиболее эффективного их использования для массового скоростного строительства.

Ввиду ограничения возможности применения различных материалов и леса, привозимых из других регионов, строжайше учитывалась необходимость максимального использования местных стройматериалов. Все простые сооружения создавались из местных материалов, которыми располагали почти каждая область и район.

Все перечисленные методы сами по себе были известны, но далеко не всегда применялись как стройная, монолитная в своей технологической последовательности система. Это заслуга строителей военного времени. Без внедрения скоростных методов они не смогли бы настолько ускорить темпы работы по сравнению с довоенными. Благодаря скоростным методам, получившим повсеместное распространение, огромная программа капитального строительства была успешно выполнена.

Высока роль отраслевой науки, нацеленной на улучшение организации труда и совершенствование процессов строительного производства военных лет. Для работников строительной отрасли война была временем смелых и оригинальных научно-технических решений, отказа от многих ранее устоявшихся методов, временем высокого всплеска творческой мысли учёных, конструкторов, инженеров, техников, рабочих.

Отраслевая наука сосредоточила все свои усилия на сокращении сроков возведения зданий и объектов, экономии материалов, внедрении в практику заменителей и местного сырья. Помощь учёных, их консультации способствовали решению многих вопросов увеличения производства строительных материалов и помогли осуществить колоссальный объём работ при сооружении многих объектов.

Рационализация строительства, технические усовершенствования, трудовой героизм рабочих и ИТР – вот слагаемые успеха в реализации широкой программы капитального строительства. Война потребовала от строителей огромного напряжения, умения маневрировать силами и средствами, применения наиболее эффективных методов организации работ. И они с честью решили все поставленные задачи, их заслуги огромны в наращивании военно-экономического потенциала страны.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

1. Акулов М.Р. Промышленное развитие Сибири в годы Великой Отечественной войны (1941—1945 гг.). Ставрополь, 1967. 339 с.
2. Акулов М.Р., Анисков В.Т., Васильев Ю.А., Кузнецов И.И. Подвиг земли богатырской (Сибирь в годы Великой Отечественной войны 1941—1945 гг.). М., 1970. 364 с.
3. Баландин С.Н. Новосибирск. История градостроительства (1893—1945 гг.). Новосибирск, 1978.
4. Бобров А.В. Алтайская партийная организация в годы Великой Отечественной войны (1941—1945 г.): автореф. дис. ... канд. ист. наук. М., 1962. 24 с.
5. Васильев Ю.А. КПСС — вдохновитель и организатор патриотического подъема советского народа в период Великой Отечественной войны 1941—1945 гг. (на материалах партийных организаций Западной Сибири): автореф. дис. ... канд. ист. наук. М., 1955. 23 с.

6. Васильев Ю.А. Сибирский арсенал: Деятельность партийных организаций Сибири по развитию промышленности в период Великой Отечественной войны 1941—1945 гг. Свердловск, 1965.
7. Винокуров В.Я. Капитальное строительство в Западной Сибири // Сибирь в Великой Отечественной войне. Новосибирск, 1985.
8. Винокуров В.Я. О формах пополнения кадров строителей в Западной Сибири (1941—1945): материалы научной конференции «Народы Сибири в Великой Отечественной войне». Пермь, 1994. С. 188—194.
9. Винокуров В.Я. Руководство партийных организаций Западной Сибири промышленным строительством в годы Великой отечественной войны (1941—1945 гг.): автореф. дис. ... канд. ист. наук: 07.00.01. Новосибирск, 1980. 21 с.
10. Винокуров В.Я. Строители в годы Великой Отечественной войны (по материалам Новосибирской области) // Бахрушинские чтения. Вып. 1. Новосибирск, 1971.
11. Вознесенский Н.А. Военная экономика СССР в период Великой Отечественной войны. М.: Политиздат, 1948. 351 с.
12. Всесоюзное соревнование строителей: Итоги соревнования за июнь 1942 г. М.: Профиздат, 1942. 32 с.
13. Галкин Н.В. История Юрги. Кемерово, 2001.
14. Гинзбург С.З. Советский тыл в Великой Отечественной войне. М.: Политиздат, 1970. 399 с
15. Гинзбург С.З. Советская строительная индустрия за 40 лет. М.: Политиздат, 1957. 386 е.
16. Гинзбург С.З. Строительство в СССР. 1917—1957. М.: Политиздат, 1957. 386 с.
17. Гинзбург С.З. Строительство в СССР. 1917—1967. М.: Политиздат, 1968. 458 с.
18. Государственный архив Российской Федерации (ГАРФ). Ф. Р-6822. Оп. 1. Д. 538. Л. 1.
19. Докучаев Г.А. Сибирский тыл в Великой Отечественной войне. Новосибирск, Наука, Сиб. отд-ние, 1968. 322 с.
20. Долголюк А.А. Капитальное строительство Сибири в годы Великой Отечественной войны // Известия Алтайского государственного университета. 2010. № 4/2. С. 67—74.
21. Долголюк А.А., Ефимкин М.М., Ламин В.А. Трансформационные процессы в социально-индустриальной структуре Новосибирской области в XX столетии. Новосибирск, 2005.
22. Дьяков Ю.Л. Капитальное строительство в СССР. 1941—1945. М.: Наука, 1988. 256 с.
23. Дьяков Ю.Л. Подвиг строителей индустрии тыла 1941—1945. М.: Наука, 1981. 175 с.
24. Ильин В. Скоростное строительство. М.: Воениздат, 1942. 35 с.
25. История Великой Отечественной войны Советского Союза 1941—1945 гг.: В 6 т. М., 1961—1965.

26. История Великой Отечественной войны Советского Союза. Т. 2. М.: Воениздат, 1963.
27. История Сибири. В 5 т. Т. 4. Сибирь в период строительства социализма / Под ред. А. П. Окладникова. Л., Наука, 1969.
28. История СССР. Эпоха социализма: В 5 т. М., 1970—1974.
29. Кантор Л.М. Перебазирование промышленности СССР // Записки Ленинградского планового института. Вып. VI. Л., 1947. С. 57-132.
30. Капитальное строительство в СССР: стат. сб. М., 1986.
31. Касимовский, Е. Организаторская и строительная работая в тылу за истекший год // Под знаменем марксизма. 1942. № 19. С. 11—12.
32. Комаровский А.Н. Записки строителя. М.: Воениздат, 1972. 264 с.
33. Колесник А.Д. РСФСР в годы Великой Отечественной войны: Проблема тыла и всенародной помощи фронту. М.: Наука, 1982.
34. Колесников А.Д. Эвакуированные предприятия в Сибири // Верность героическим традициям партии и народа: Тезисы науч. конф., посвящ. 40-летию Победы советского народа в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг. Омск: Омский пед. ин-т. 1986. С. 108.
35. Коновалова Т.В. Партийная организация Кузбасса в годы Великой Отечественной войны (1941—1945 гг.): автореф. дис. ... канд. ист. наук. М., 1953. 23 с.
36. Кравченко Г.С. Экономика СССР в годы Великой Отечественной войны (1941—1945 гг.). М.: Экономика, 1970. 391 с.
37. Кузнецов И.И. Восточная Сибирь в годы Великой Отечественной войны. 1941—1945. Иркутск, 1974.
38. Левобережье Новосибирска. Страницы истории. Новосибирск, 1999. С. 145.
39. Лерский И.А. Капитальное строительство в условиях Отечественной войны. М.: Политиздат, 1943. 198 с.
40. Ломако П.Ф. Цветная металлургия в годы Великой Отечественной войны. М.: Профиздат, 1985. 245 с.
41. Мальков Р.А. Размещение на Алтае машиностроительных заводов, 1941—1943 гг. // Трудящиеся Сибири — фронту: К XXX-летию Победы в Великой Отечественной войне. Новосибирск, 1975.
42. Митрофанова А.В. Рабочий класс Советского Союза в первый период Великой Отечественной войны (1941—1942 гг.). М.: АН СССР, 1960. 486 с.
43. Новосибирская областная партийная организация в годы Великой Отечественной войны. Вып. 2. Труды кафедры марксизма-ленинизма НЭИС. Новосибирск: Изд-во НЭИС, 1960. 429 с.
44. Новостройка военного времени: Опыт скоростного строительства. Свердловск: ОГИЗ, 1942.
45. Оборонная промышленность Новосибирской области в годы Великой Отечественной войны: сборник документов. Новосибирск, 2005.
46. Омская партийная организация в период Великой Отечественной войны 1941—1945 гг. В 2-х т. Омск, 1960—1961.
47. Очерки истории Алтайской организации КПСС 1903—1980. Барнаул: Алтайское кн. изд-во, 1985. 552 с.

48. Очерки истории Тюменской области. Тюмень: Тюменское кн. изд-во, 1994. 271 с.
49. Партийные организации Западной Сибири в борьбе за построение социализма и коммунизма. Новосибирск, 1963.
50. Пузевич Н.И. Военная перестройка промышленности Восточной Сибири (1939—1943 гг.): дис. ... канд. ист. наук. Братск, 2004. 320 с.
51. Рабочий класс Сибири в период строительства и упрочения социализма. Новосибирск: Наука, 1984.
52. Российский государственный архив социально-политической истории (РГАСПИ). Ф. 644. Оп. 2.
53. Российский государственный архив экономики (РГАЭ). Ф. 8590. Оп. 2.
54. Савин А. Перебазирование промышленности в восточные районы страны // Спутник агитатора. 1942. № 21-22. С. 24—26.
55. Савицкий И.М. Важнейший арсенал Сибири. Развитие оборонной промышленности Новосибирской области в годы Великой Отечественной войны. Новосибирск, 2005.
56. Савицкий И.М. Оборонная промышленность Новосибирской области. Опыт послевоенного развития (1946—1963 гг.). Новосибирск, 1996.
57. Снегирева Л.И. Социально-экономические последствия реэвакуации в Западносибирском тылу (1942—1948 гг.) // Вестник Томского государственного педагогического университета. 2015. № 9 (162). С. 188—195.
58. Соколов Б. Промышленное строительство в годы Отечественной войны. М.: Профиздат, 1946. 241 с.
59. Сталь для победы: Чёрная металлургия СССР в годы Великой Отечественной войны / Общ. ред. Н.В. Цветкова. М.: Наука, 1983. 173 с.
60. Стройка — наша судьба — Омск — Моя судьба (Воспоминания бывшего управляющего трестом № 2 т. Е. С. Ищенко). Режим доступа: http:// www.omskcity.ru/proza/publicistika/161-trest-2-omsk.html
61. Тельпуховский Б.С. Великая Отечественная война Советского Союза 1941—1945 гг. Краткий очерк. М.: Политиздат, 1959.
62. Терехов А.В. Военно-хозяйственная деятельность партийных организаций Западной Сибири в годы Великой Отечественной войны (1941—1945 гг.). Дис... канд. ист. наук. Новосибирск. 1990.
63. Томская партийная организация в годы Великой Отечественной войны (1941—1945 гг.): сб. документов. Томск, 1961.
64. Цыплаков И. Краткая историческая энциклопедия Новосибирска. Новосибирск, 1997. С. 91.
65. Чадаев Я.Е. Экономика СССР в годы Великой Отечественной войны (1941—1945). 2-е изд., перераб. и доп. М.: Мысль, 1985. 494 с.
66. Шевченко В.Н. Организация военно-промышленного строительства в Сибири в годы Великой Отечественной войны. // Известия Алтайского государственного университета. Серия «История. Политология». 2009. № 4/1. С. 243—249.
67. Шевченко В.Н. Сибирский арсенал Победы. Становление и развитие оборонной промышленности Сибири в годы Великой Отечественной войны. Красноярск, 2008. 448 с.

* * * * *

УДК [72.036+711.4.03](571.1)
ББК 85.113(2)

Духанов Сергей Сергеевич
кандидат архитектуры, доцент,
Новосибирский государственный университет архитектуры,
дизайна и искусств, г. Новосибирск, ssd613@ngs.ru

ПРОБЛЕМЫ ОРГАНИЗАЦИИ ПРОЕКТИРОВАНИЯ И ЗАСТРОЙКИ ГОРОДОВ ЗАПАДНОЙ СИБИРИ В ПОСЛЕВОЕННОЕ ДЕСЯТИЛЕТИЕ (1945–1955 гг.)

Анализируются особенности организации проектно-строительного дела в городах Западной Сибири в послевоенный период. Рассматриваются города: Омск, Барнаул, Новосибирск, Томск, Кемерово, Сталинск, Прокопьевск и др. Делается вывод, что концепция города-ансамбля, которая определяла задачи отечественного градостроительства в первой половине 1950-х гг., не соответствовала реально сложившейся системе проектирования и застройки городов. В результате проекты ансамблей общегородского значения не могли быть реализованы. Исследование основано на архивных источниках.

Ключевые слова: история советского градостроительства, проектные и строительные организации, город-ансамбль, Западная Сибирь.

Sergei S. Dukhanov
candidate of architecture, associate professor,
Novosibirsk State University of Architecture, Design and Arts,
Novosibirsk, ssd613@ngs.ru

PROBLEMS OF DESIGN AND CONSTRUCTION OF CITIES OF WESTERN SIBERIA IN THE POSTWAR DECADES (1945–1955)

The article analyzes the features of the organization of the design and construction of cities of Western Siberia in the postwar period. We consider the city: Omsk, Barnaul, Novosibirsk, Tomsk, Kemerovo, Stalinsk, Prokopyevsk and others. Concept city-ensemble defines the tasks of soviet urban development in the first half

of the 1950s. It is concluded that this concept does not correspond to an actual organization of design and construction in cities. As a result, projects ensembles citywide importance could not be realized. The study is based on archival sources.

Key words: history of soviet town planning, design and construction organizations, city-ensemble, West Siberia.

Исследование выполнено при финансовой поддержке Российского гуманитарного научного фонда (РГНФ) в рамках проведения научного исследования в области гуманитарных наук по теме «Генпланы городов Западной Сибири 1930-х – 1950-х гг.: градостроительные идеи и региональные особенности» (проект № 15-04-00356); номер государственной регистрации научно-исследовательской темы проекта № 115042370011.

Введение. Послевоенное десятилетие было в истории градостроительства Западной Сибири одним из наиболее плодотворных периодов. Объем гражданского строительства значительно превзошел период индустриализации 1930-х гг. В городах появились крупные строительные организации гражданского профиля, применявшие индустриальные методы строительства. Еще в годы войны были организованы городские и областные Управления по делам архитектуры. Даже в угольных городах Кузбасса теперь были должности главного городского архитектора. Разработку генеральных планов городов вели крупные проектные организации: Московское и Ленинградское отделения Гипрогора. По сравнению с 1930 гг. в Западной Сибири сложились условия, более благоприятные для планомерного проектирования и застройки городов.

Главным критерием градостроительной практики в послевоенное десятилетие была «художественная целостность города» [5, С. 33]. В конце 1940-х гг. произошел переход от сформировавшейся в годы войны концепции «города, как суммы поселков», к концепции компактного города-ансамбля, застроенного многоэтажными зданиями и трактуемого как «памятник Великой Сталинской эпохи». Теперь, вплоть до середины 1950-х гг., ведущее значение получали задачи развития городских центров и центральных районов путем создания там комплексной ансамблевой застройки [6, С. 35-40, 243].

В конце 1940-х – начале 1950-х гг. для новых и исторических центров большинства городов Западной Сибири (Омска, Новосибирска, Томска, Кемерово и др.) были разработаны проекты масштабных ансамблей общегородского значения. Однако ни один из этих великолепных проектов в 1950-е гг. так и не

был реализован. В работах по истории архитектуры и градостроительства Западной Сибири XX в. проблемы реализации концепции города-ансамбля никогда специально не изучались. Как правило, исследователи лишь отмечали резкое увеличение объемов строительства и рассматривали наиболее интересные проекты [1; 2; 4; 7; 8; 9]. Между тем, большие объемы строительства позволяют предполагать, что кризисные явления в центрах городов были вызваны не столько дефицитом средств, как это имело место, например, в 1930-е гг., сколько факторами организационного порядка.

Цель: выявить, в какой мере организация проектирования и строительства городов Западной Сибири соответствовала концепции города-ансамбля. Задачи: 1) проанализировать особенности этой организации; 2) выявить наличие в ней проблем, мешавших ансамблевой застройке центров городов. Методика: сопоставительный анализ свидетельств текстовых источников. Источник исследования: материалы творческих совещаний архитекторов и строителей городов Западной Сибири 1940-х – 1950-х гг., хранящиеся в Государственном архиве Новосибирской области (ГАНО).

Результаты. Комплексное строительство предполагало определенную централизацию проектно-строительного дела. Однако именно таких объединяющих организаций в Западной Сибири послевоенного десятилетия обнаружить не удается, что, несомненно, не могло благоприятствовать решению крупных вопросов проектирования и застройки городов.

Профессиональные организации, которые могли бы объединить и направить деятельность сибирских архитекторов в рамках не только края, но и отдельных городов, отсутствовали. В годы войны эвакуированные из Ленинграда и Москвы зодчие выдвинули идею создания Сибирского филиала Академии Архитектуры и укрепления материальной базы местных отделений Союза советских архитекторов (ССА). Однако реализовать эти планы в течение послевоенного десятилетия так и не удалось [3, Ф. Р-1444, Оп. 1, Д. 92, Л. 10, 18-19, 93].

В связи с фактическим бессилием местных отделений Союза архитекторов особенно показателен Новосибирск, где в начале 1950-х гг. работало более 100 архитекторов. По их числу город стоял на третьем месте после Москвы и Ленинграда. Казалось бы, такой многочисленный творческий коллектив мог обеспечить нужды не только Новосибирска, но и всей Западной Сибири. Однако он существовал скорее номинально: Новосибирское отделение ССА не имело ни Дома Архитектора, ни даже помещения для

регулярного проведения массовых мероприятий. Архитекторы не всегда могли обсудить самые насущные проблемы, не говоря уже о широких творческих дискуссиях и занятиях по повышению квалификации. Встречаясь лишь на редких собраниях, они не могли объединить свои творческие усилия и инициативы [3, Ф. Р-1444, Оп. 1, Д. 92, Л. 50-51, 54; Д. 127, Л. 50].

Также мало участвовали в застройке своих городов Кемеровское и Сталинское отделения ССА. Они находились в еще более стесненном положении и имели менее 10 членов каждое [3, Ф. Р-1444, Оп. 1, Д. 91, Л. 177; Д. 92, Л. 93].

Отсутствие объединяющих организаций усугублялось тем, что архитекторы были разрознены по множеству проектных институтов. Например, в Новосибирске в течение послевоенного десятилетия количество членов ССА постепенно увеличивалось. В 1946–1947 гг. их было 76, в 1951 г. – 82, в 1955 г. – 93 чел. (из последних больше половины составляли «старики» с 25–30-летним практическим стажем). Однако еще быстрее шел процесс рассредоточения архитекторов. В 1947 г. в Новосибирске было 12 проектных организаций, в 1951 г. – 15 (11 из них имели ранг Всесоюзных государственных проектных институтов), в 1953 г. – 20, в 1955 г. – 33 [3, Ф. Р-1444, Оп. 1, Д. 45, Л. 2, 3, 3об.; Д. 91, Л. 52, 74, 75; Д. 92, Л. 5-6, 54-55; Д. 104, Л. 35-36; Д. 127, Л. 17-19, 28, 36; Д. 141, Л. 9-10] (табл. 1).

Таблица 1 – **Структура проектных организаций Новосибирска (1946–1955 гг.)**

Годы	Членов ССА, чел.	Проектных организаций, ед.	Членов ССА на 1 организацию
1947 г.	76	12	6,3
1951 г.	82	15	5,5
1955 г.	93	33	2,8

Поскольку, как говорилось на одном из совещаний, «увеличение числа «Гипро» не вызвало увеличения числа архитекторов и инженеров-проектировщиков в городе», то большинство новосибирских проектных институтов существовали почти номинально. Они были слабо укомплектованы специалистами, особенно архитекторами и конструкторами гражданского профиля [3, Ф. Р-1444, Оп. 1, Д. 92, Л. 6].

Кроме того, все эти многочисленные проектные организации имели ведомственную принадлежность и были мало связаны с городами, в которых работали. Для Омска в начале 1950-х гг. проектировали десятки различных центральных проектных ор-

ганизаций и их филиалов [3, Ф. Р-1444, Оп. 1, Д. 91, Л. 181]. В Новосибирске в 1955–1956 гг. из 33 проектных организаций только 19 проектировали для города. Остальные проектировали для других городов Сибири (Омска, Томска, Барнаула, Кузбасса) и иных регионов: Средней Азии, Урала и т.д. Кроме того, для самого Новосибирска проектировали еще 18 иногородних организаций, находившихся в Москве, Ленинграде, Харькове, Риге и т.д. Из-за этого не удавалось «приблизить проектировщиков к строительству» [3, Ф. Р-1444, Оп. 1, Д. 91, Л. 74, 75; Д. 127, Л. 17-19, 28; Д. 141, Л. 9-10]. Аналогичная ситуация с иногородним проектированием была в 1950-е гг. в Сталинске, Кемерово и Барнауле [3, Ф. Р-1444, Оп. 1, Д. 92, Л. 21-22].

Естественно, эти организации, ни все вместе, ни по отдельности, не могли поднять главных вопросов застройки не только Западной Сибири, но и отдельных городов [3, Ф. Р-1444, Оп. 1, Д. 127, Л. 19]. Они проектировали «штучно», по лимитам, расписанным по разным министерствам, и по своей природе не могли вести комплексное проектирование для города в целом [3, Ф. Р-1444, Оп. 1, Д. 91, Л. 181].

Показателен интерес к этим «не архитектурным» вопросам сибирских архитекторов. Почти на всех совещаниях начала 1950-х гг. они настойчиво развивали мысль, что «для того, чтобы решить правильно застройку города, нужно в первую очередь решить организационные вопросы» [3, Ф. Р-1444, Оп. 1, Д. 127, Л. 28-30].

По их мнению, в наибольшей мере соответствовали задачам комплексного развития городов организационные формы, сложившиеся в Москве и Ленинграде [3, Ф. Р-1444, Оп. 1, Д. 92, Л. 6, 9, 54]. Наиболее совершенной считалась организация проектирования и застройки Ленинграда. Ленсовет имел свое управление строительства и крупные строительные тресты, которые вели основной объем строительных работ в городе [3, Ф. Р-1444, Оп. 1, Д. 127, Л. 28-30].

В Западной Сибири ничего подобного не было. Горсоветы не располагали своими стройорганизациями и предприятиями стройиндустрии [3, Ф. Р-1444, Оп. 1, Д. 91, Л. 63; Д. 127, Л. 67; Д. 141, Л. 41, 98].

Чрезвычайно слабыми были городские проектные организации – горпроекты. С начала 1950-х гг. на всех конференциях постоянно говорилось о необходимости иметь в крупных городах (Омске, Новосибирске, Сталинске, Кемерово) крупные общегородские проектные организации [3, Ф. Р-1444, Оп. 1, Д. 45, Л. 2об.; Д. 91, Л. 48]. Их предлагалось создать путем укрупнения существующих горпроектов или открытием на их базе филиа-

лов Гипрогора [3, Ф. Р-1444, Оп. 1, Д. 91, Л. 156, 166]. Единая общегородская проектная организация могла бы объединить все жилищное и культурно-бытовое строительство и поднять большой объем градостроительных задач [3, Ф. Р-1444, Оп. 1, Д. 127, Л. 19, 36-37, 39-40; Д. 141, Л. 9-10].

Однако реальные горпроекты так и не получили ведущего значения. Маломощный Сталинский горпроект не мог разрабатывать типовые проекты жилых домов для строительных трестов и проектировал единичные объекты. Барнаульский горстройтрест за 1947–1951 гг. своими силами смог запроектировать только четыре здания [3, Ф. Р-1444, Оп. 1, Д. 92, Л. 18, 34]. Объем проектных работ Кемеровского облпроекта для Кемерово имел удельный вес не более 0,1%. Все остальное проектирование велось за пределами города: в Москве, Ленинграде, Свердловске, Киеве, Харькове, Новосибирске [3, Ф. Р-1444, Оп. 1, Д. 91, Л. 164, 172, 173].

Одна из причин была в том, что горпроекты оказались в самом невыгодном положении: имели самую низкую категорию оплаты и снабжения и не имели перспектив роста, так как год от года их штатные единицы сокращались. «Рассасывание» кадров усугублялось изначальной некомплектностью – острой нехваткой квалифицированных архитекторов, инженеров-конструкторов, смежников и чертежников [3, Ф. Р-1444, Оп. 1, Д. 45, Л. 2об.; Д. 92, Л. 7, 19-22, 92-93].

Крупнейшим в Западной Сибири был Новосибирский горпроект, организованный в 1948 г. при Управлении по делам архитектуры. В 1951 г. в нем было всего 15 архитекторов [3, Ф. Р-1444, Оп. 1, Д. 91, Л. 52]. К марту 1953 г. их осталось 11 [3, Ф. Р-1444, Оп. 1, Д. 104, Л. 24]. К апрелю 1955 г. – 7. Над каждым проектом теперь работали 1-2 человека. И это при том, что из горпроекта в ведомственные проектные институты ушло много опытных и талантливых специалистов [3, Ф. Р-1444, Оп. 1, Д. 127, Л. 15, 37, 51]. В Алтайском крае в 1951 г. вообще не было местных проектных организаций, а в Барнаульском горстройтресте насчитывалось всего 5 архитекторов [3, Ф. Р-1444, Оп. 1, Д. 92, Л. 33]. Еще хуже была ситуация в небольших угольных городах Кузбасса: Ленинске-Кузнецком, Анжеро-Судженске, Киселевске, Прокопьевске, Осинниках и др. В большинстве из них был только один архитектор – главный архитектор города [3, Ф. Р-1444, Оп. 1, Д. 88, Л. 5; Ф. Р-1444, Оп. 1, Д. 92, Л. 58-59].

Городские власти при всем желании в материально-бытовом отношении ничем помочь не могли. Горпроекты не имели сносных помещений для работы и даже 2-3 квартир для сотрудников [3, Ф. Р-1444, Оп. 1, Д. 45. Л. 2об.; Д. 92, Л. 56].

Кроме того, горсоветы, не имевшие в своем распоряжении крупных средств на гражданское строительство, общегородских строительных организаций и предприятий, не могли, а ведомственные заказчики не стремились использовать горпроекты по назначению. Новосибирский горпроект вместо разработки проектов застройки главных магистралей и площадей, в начале 1950-х годов был загружен министерствами-заказчиками массой мелких второстепенных работ: привязками отдельных разрозненных объектов, мелких промышленных сооружений и т.п., которые составляли значительную часть физического объема его работ. Из-за этого снижался профессиональный интерес к работе, что также усиливало тенденцию рассасывания немногих специалистов [3, Ф. Р-1444, Оп. 1, Д. 92, Л. 7; Д. 104, Л. 24, 26].

В результате сложилась следующая ситуация. В Омске к 1952 г. застройку центра вообще никто не проектировал, а проект застройки главной магистрали вокзал-центр был едва начат Гипрогором [3, Ф. Р-1444, Оп. 1, Д. 91, Л. 181; Д. 92, Л. 106]. К 1955 году даже в Новосибирске не было ни одного детального проекта застройки главных улиц в центре города (Красного проспекта, Вокзальной и Октябрьской магистралей) и расположенных на них площадей [3, Ф. Р-1444, Оп. 1, Д. 127, Л. 5-7, 12, 37].

Города Западной Сибири в 1945–1955 гг. застраивались в основном по проектам детальной планировки отдельных районов («заводских поселков»), которые решали лишь узкие интересы отдельных заводов и ведомств [3, Ф. Р-1444, Оп. 1, Д. 140, Л. 1-2].

В этих условиях усилилось значение ведомственных проектных организаций: росло их количество и штаты, они укрепляли связи с проектируемыми рабочими поселками и становились все более независимыми от главных городских архитекторов. При этом надо учитывать, что в основной своей массе, особенно на начальном этапе формирования, они были ненамного крупнее и сильнее горпроектов. Это показывает пример Новосибирска.

В 1951 г. Кузбассгипрошахт, крупнейшая проектная организация города, насчитывал 25 архитекторов. Он выполнял специальное и гражданское проектирование для городов Кузбасса: Кемерово, Сталинска, Прокопьевска, Ленинска, Анжеро-Судженска и нового Томь-Усинска (Междуреченска) [3, Ф. Р-1444, Оп. 1, Д. 91, Л. 52]. Это была одна из технически наиболее оснащенных проектных организаций Новосибирска, наиболее укомплектованная кадрами, имевшая новейшее оборудование, макетную мастерскую, отдел типизации и т.д. [3, Ф. Р-1444, Оп. 1, Д. 104, Л. 7, 22].

Кузбассшахтопроект имел мощную материальную базу: большой жилищный фонд для сотрудников, ведущую катего-

рию снабжения, надбавку за выслугу лет и т.д. [3, Ф. Р-1444, Оп. 1, Д. 92, Л. 56].

В ГСПИ-5 Министерства Промышленности средств связи СССР (МПСС), который проектировал в Новосибирске фрагменты застройки Красного проспекта, улиц Кирова и Дуси Ковальчук, в 1953 г. работало 11 архитекторов [3, Ф. Р-1444, Оп. 1, Д. 104, Л. 14-15].

В Сибгипротрансе МПС, проектировавшем новые железнодорожные линии от Урала до Дальнего Востока, и от Сибири до Средней Азии, но практически ничего для Новосибирска, в котором находился, в 1953 г. было 11 архитекторов [3, Ф. Р-1444, Оп. 1, Д. 104, Л. 28].

Продуктивность таких трестов была связана с тем положением, которое они заняли в системе застройки городов. Так, успех комплексной ансамблевой застройки рабочего поселка Новосибирского завода химических концентратов («Красной Горки») архитекторы-современники связывали с организационными условиями: наличием единого заказчика, единой комплексной строительной организации и филиала номерного проектного института, переведенного из Москвы [3, Ф. Р-1444, Оп. 1, Д. 155, Л. 29-30]. Аналогичная ситуация сложилась в Дзержинском районе Новосибирска, где для двух поселков авиационной промышленности проектировал Гипроавиапром [3, Ф. Р-1444, Оп. 1, Д. 155, Л. 38-39].

В Сталинске в каждом из ведомственных районов, по существу, отдельных городов, действовала своя четверка крупных организаций: центральный проектный институт, один ведущий заказчик, один строительный трест и его проектный отдел или группа. Последняя троица находилась на месте строительства и была тесно связана между собой и с объектом проектирования [3, Ф. Р-1444, Оп. 1, Д. 91, Л. 139, 143-144; Д. 92, Л. 16, 18]. Для Кузнецкого металлургического завода проектировало Московское отделение Гипрогора, а строил Сталинскпромстрой; для Алюминиевого завода, соответственно – Ленинградское отделение Гипрогора и Кузнецктяжстрой. Для угольных поселков Куйбышевугля строил Кузнецкшахтстрой Министерства угольной промышленности, а проектировали АПМ Управления главного архитектора Сталинска и Кузбассгипрошахт [3, Ф. Р-1444, Оп. 1, Д. 91, Л. 138-140, 151, 153, 156].

Естественно, успехи в комплексном проектировании и застройке были достигнуты не в Сталинске в целом, а в рабочих поселках заводов, там, где действовали крупные стройорганизации: Сталинскпромстрой и Кузнецктяжстрой [3, Ф. Р-1444, Оп. 1, Д. 91, Л. 139, 145-146, 153].

Во всех городах Западной Сибири в послевоенное десятилетие функционировала ведомственная система строительства, когда отсутствовали общегородские строительные организации. В Кемерово строили 4 крупных строительных треста: № 96 Минмашстроя, Кемеровошахтострой, строительное управление Кемеровоугля и Кемеровострой [3, Ф. Р-1444, Оп. 1, Д. 91, Л. 164, 172, 173]. Застройку Омска вели 5 строительных трестов [3, Ф. Р-1444, Оп. 1, Д. 91, Л. 184]. В Новосибирске работали 4 крупных общестроительных треста, не считая множества мелких трестов и строительно-монтажных управлений [3, Ф. Р-1444, Оп. 1, Д. 92, Л. 8].

Крупные тресты разных министерств имели самостоятельные производственные базы, подсобные цеха и т.п. Отсутствие концентрации всех сил в одном хозяйственном организме общегородского значения затрудняло развитие строительной базы и внедрение индустриальных методов в строительстве. Каждый трест осваивал свои конструктивные решения, технологии производства стройматериалов и т.п. [3, Ф. Р-1444, Оп. 1, Д. 92, Л. 8]. Гопроекты физически не могли учесть такое разнообразие строительных условий и охватить многочисленные ведомственные поселки. Напротив, ведомственные проектные организаций были непосредственно, организационно и территориально, связаны со своими объектами проектирования и возводившими их строительными трестами.

Проблемы в деле проектирования и застройки городов усугублялись тем, что сама идея компактного города оказалась не востребованной ведомственными застройщиками.

На первый взгляд, выявленные к тому времени закономерности развития городского коммунального хозяйства свидетельствовали в пользу создания компактных городов-ансамблей и первоочередной застройки центральных районов.

Так, согласно экономическим расчетам профессора А.П. Воинова (БССР) отказ от декоративных «излишеств» и самая сжатая, экономичная планировка зданий давали лишь 3–5% экономии; стоимость конструкций и строительных материалов – 35%. Львиная же доля излишеств, 60%, была заложена в градостроительстве – при размещении жилья: на инженерных коммуникациях, транспорте, дорогах и т.д. То есть, основные резервы экономии были заложены не на фасадах, а в генпланах городов [3, Ф. Р-1444, Оп. 1, Д. 155, Л. 68-70]. Казалось очевидным: необходимо концентрировать новое строительство в освоенных районах, там, где имелись инженерные коммуникации и благоустройство. Противоположный подход означал «распылить участки, разбросать деньги» [3, Ф. Р-1444, Оп. 1, Д. 155, Л. 70].

Однако ведущие ведомственные застройщики предпочитали строить жилье вблизи своих промышленных предприятий [3, Ф. Р-1444, Оп. 1, Д. 92, Л. 38-39, 89-90; Д. 127, Л. 23, 34-35, 43, 45]. Кварталы многоэтажной застройки располагались разбросанно, не имели инженерных коммуникаций, дорог и благоустройства. В одном только Новосибирске в течение 1945–1951 гг. вблизи предприятий возникло более десятка обособленных друг от друга и центра города «заводских поселков» [3, Ф. Р-1444, Оп. 1, Д. 140, Л. 4-5]. Промышленно-селитебные районы на окраинах интенсивно развивались, а центры городов, вопреки большому строительству, были заброшены [3, Ф. Р-1444, Оп. 1, Д. 80, Л. 6, 7-7об.; Д. 127, Л. 34, 43].

Местные архитекторы, выступая на послевоенных совещаниях не жалели уничижительных эпитетов в адрес поселкового строительства. Рабочие поселки называли «хуторами», «оазисами», «городками», «кусочками» и т.п. [3, Ф. Р-1444, Оп. 1, Д. 92, Л. 38-39, 89-90; Д. 127, Л. 23, 34-35, 43, 45]. Как говорил на собрании архитекторов и строителей по архитектуре и строительству Новосибирска в апреле 1955 г. московский архитектор В. А. Шквариков, «если бы вы собрали все то, что строите по окраинам и построили по главным магистралям, у вас было бы 4-5 хороших улиц» [3, Ф. Р-1444, Оп. 1, Д. 127, Л. 23].

Разбросанная застройка городов Западной Сибири в начале 1950-х гг. вела к тому, что сдача всего 2–3 тыс. кв. м жилья требовала выполнения десятков километров коммуникаций (водопровода, канализации, теплофикации) и дорог. Для каждого жилого массива приходилось строить центральную котельную, а выстроенные в центральных районах коммуникации и дороги годами не использовались [3, Ф. Р-1444, Оп. 1, Д. 91, Л. 85; 3, Ф. Р-1444, Оп. 1, Д. 92, Л. 35, 107-108].

Пытаясь переломить эту ситуацию, главные архитекторы городов Западной Сибири шли по пути «объединения застройщиков». Так, творческое совещание новосибирских архитекторов в марте 1953 г. предложило городскому архитектору «продумать вопрос о кооперировании мелких застройщиков для возможности строительства многоэтажных зданий в центральной части города, отведя для строительства отдельный квартал или полосу застройки вдоль одной из центральных улиц» [3, Ф. Р-1444, Оп. 1, Д. 104, Л. 38]. Однако, к чему это вело на практике? Жилищное строительство предприятий разбрасывалось по всему городу по 1–2 дома. Из-за этого застройка даже комплексно запроектированных кварталов велась «штучно», по одному дому или даже секции. Каждую часть возводил свой застройщик. В Новосибирске в 1955 г. почти в каждом квартале действовали десятки

организаций и в этих условиях, несмотря на имеющуюся у них механизацию, они были вынуждены строить полукустарными методами [3, Ф. Р-1444, Оп. 1, Д. 53, Л. 13; Д. 126, Л. 4; Д. 127, Л. 29, 37; Д. 155, Л. 70].

Как показывает анализ документов, нежелание ведомственных застройщиков идти в центры городов определялось спецификой финансирования гражданского строительства, которая прямо противоречила задачам комплексной ансамблевой застройки центральных районов. Как докладывала в 1955 г. архитектор Новосибирского горпроекта О.А. Шталь, «отдельные ведомства имеют совершенно определенные лимиты и планы застройки, которые, как правило, не сходятся и не соответствуют основной градостроительной политике». Поскольку ассигнования отпускаются лишь на жилые дома, «ведомства не располагают лишними средствами для решения общегородских задач» [3, Ф. Р-1444, Оп. 1, Д. 127, Л. 47-48, 49].

Не претерпела принципиальных изменений в послевоенный период и сложившаяся в 1930-е гг. система финансирования отдельных объектов. Например, на строительство многоэтажного дома, стоившего 7 млн. руб., в Новосибирске ежегодно отпускалось всего по 100–150 тыс. руб. Это изначально программировало долгострой на 6–7 лет. За три года можно было освоить лишь 40% вложений [3, Ф. Р-1444, Оп. 1, Д. 127, Л. 27]. В Кемерово многоэтажный дом строился не менее трех лет [3, Ф. Р-1444, Оп. 1, Д. 91, Л. 170; Д. 28, Л. 4].

Чтобы обойти жесткие рамки «разбросанного» финансирования, ведомственные застройщики стремились к максимальной концентрации жилищного строительства вблизи своих строительных баз. Это позволяло маневрировать финансовыми средствами, вести строительство индустриальными методами, а также кооптировать вложения и объекты инфраструктуры. То есть, ведомственная идея компактного рабочего поселка также была направлена на решение проблем комплексной ансамблевой застройки. Разбросанность поселков вытекала из разбросанного размещения промышленных предприятий.

На практике ансамбли ведомственных рабочих поселков также пришлось «собирать» из отдельных домов и кварталов. Даже здесь перед застройщиком и проектировщиком часто стояла дилемма: как лучше застраивать поселки? Комплексными кварталами, оставляя на 5-6 лет нерешенными главные магистрали, или наоборот, застраивать магистрали по красным линиям, узкими «ленточками», оставляя пустым внутреннее пространство [3, Ф. Р-1444, Оп. 1, Д. 92, Л. 16-17, 29; Д. 155, Л. 38]. В Новосибирске и Сталинске в первой половине 1950-х гг. доминировала «ленточная застройка» по красным линиям – она по-

зволяла быстрее завершить главные магистрали [3, Ф. Р-1444, Оп. 1, Д. 92, Л. 17; Д. 156, Л. 120-121].

Выводы. Неудачи реализации больших градостроительных проектов в Западной Сибири послевоенного десятилетия прежде всего объясняются отсутствием комплексной организации по проектированию и застройке городов-ансамблей. В этой сфере все осталось на уровне градостроительной концепции военных лет, что позволяло создавать в лучшем случае отдельные рабочие поселки.

Создание общегородских ансамблей с высотными зданиями изначально было более масштабной и трудной задачей, чем застройка центров рабочих поселков. Однако средств на это у главных архитекторов городов оказалось несопоставимо меньше, чем у ведомственных застройщиков.

Маломощные горпроекты не могли обеспечить генпланы Гипрогора необходимым объемом проектов детальной планировки и другой технической документации. Без крупных ассигнований, которые шли через промышленные ведомства, общегородских строительных организаций и предприятий, даже имевшиеся проекты некому и не на что было осуществлять. Попытка городских архитекторов привлечь в центральные районы городов ведомственных застройщиков оказалась непродуктивной. Это противоречило интересам ведомств и не позволяло вести строительство индустриальными методами.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

1. Баландин С.Н. Архитектура Барнаула. Барнаул: Алтайское кн. изд-во, 1974. 112 с.
2. Баландин С.Н. Новосибирск. История градостроительства 1893—1945 гг. Новосибирск: Зап.-Сиб. кн. изд-во, 1978. 135 с.
3. Государственный архив Новосибирской области (ГАНО).
4. Долнаков А.П., Долнакова Л.А., Зотеева Л.А., Степанская Т.М. Памятники архитектуры города Барнаула. Барнаул: Алт. кн. изд-во, 1982. 160 с.
5. Косенкова Ю.Л. Советский город 1940-х — первой половины 1950-х годов: от творческих поисков к практике строительства. М.: Эдиториал УРСС, 2000. 378 с.
6. Косенкова Ю.Л. Советский город 1940-х — первой половины 1950-х годов. От творческих поисков к практике строительства. Изд. 2-е, доп. М.: «ЛИБРОКОМ», 2009. 440 с.
7. Кочедамов В.И. Омск. Как рос и строился город. Омск: Омск. кн. изд-во, 1960. 112 с.
8. Кузеванов В.С. Деятельность омских архитекторов по формированию городского пространства 1930—1950-х годов. Омск: Издательский дом Наука, 2014. 166 с.
9. Оглы Б.И. Строительство городов Сибири. Л.: Стройиздат. Ленинград. отд-ние, 1980. 272 с.

* * * * *

УДК 908
ББК 26.891

Жидченко Александр Владимирович
кандидат исторических наук,
руководитель Ассоциации молодых исследователей
«Институт исследований социальной памяти»,
г. Москва, zhidchenko220689@yandex.ru

АНГАРСК – ОМСК – СУРГУТ: ВКЛАД СТРОИТЕЛЕЙ В СОЗДАНИЕ ЖИЛЫХ КОМПЛЕКСОВ ДЛЯ СИБИРСКИХ НЕФТЯНИКОВ

Статья посвящена анализу некоторых аспектов становления социокультурного облика новых городов, построенных для сибирских нефтяников в середине – второй половине XX века и вкладу в этот процесс строителей. В качестве примера для изучения анализа были выбраны три города, которые олицетворяют собой три крупных шага на пути освоения сибирской нефтехимии – Ангарск, Омск и Сургут. В ходе анализа удалось прийти к выводу об особой важности самой профессии строителя в создании новой жилой и социальной инфраструктуры для представителей нефтехимической отрасли в этот период.

Ключевые слова: Сибирь, строители, нефть, Омск, Ангарск, Сургут, жилищное строительство.

Alexander V. Zhidchenko
candidate of historical sciences, the head of the Association
of Young Researchers «The Institute of Social Memory Studies»,
Moscow, zhidchenko220689@yandex.ru

ANGARSK – OMSK – SURGUT: THE CONTRIBUTION OF BUILDERS IN CREATING HOUSING OF SIBERIAN OIL WORKERS

This article analyzes some aspects of the formation of social and cultural appearance of new cities built for Siberian oil in the middle – the second half of the twentieth century and the contribution to the process of builders. As an example, for the study of the analysis of the three cities were chosen to represent the three major step towards the development of the Siberian petrochemical – Angarsk, Omsk and Surgut. The analysis was able to come to a

conclusion about the special importance of the builder of the profession itself in the creation of new residential and social infrastructure for the representatives of the petrochemical industry in this period.

Key words: Siberia, construction, oil, Omsk, Angarsk, Surgut, housing.

Создание крупного нефтехимического комплекса за Уралом было достаточно крупным проектом СССР, который был начат в ходе послевоенной индустриализации и продолжен в 1960–80-е гг. Осуществление этого проекта позволило дать импульс развития десяткам новых городов, получить работу сотням тысяч человек и такому же количеству граждан получить жилье в этих новых городах и городских районах. Особую роль в реализации планируемых задач сыграли строители, которые создавали не только производственные корпуса новых масштабных производственных комплексов на еще не освоенной территории, но и сооружали социальную инфраструктуру, в основе которой лежало жилищное строительство.

Актуальность обращения к теме вклада строителей в создание жилых комплексов для сибирских нефтяников на примере трех городов, Ангарска, Омска и Сургута, продиктована особым отношением к нефтедобывающей и нефтеперерабатывающей отрасли, которая играет особую роль в экономике страны и ее стратегическом развитии.

Несмотря на то, что «первенцем сибирской нефтехимии» считается омский нефтеперерабатывающий комбинат, целесообразно начать повествование с города Ангарска, который первым стал строительной площадкой для создания будущего города, предназначенного для работников крупного предприятия сибирской нефтехимии.

Примечательно, что историю города Ангарска, как и многих других городов, создававшихся в советский период, начали именно строители. В 1945 году местом под строительство было выбрано междуречье Ангары и Китоя, где был заложен комбинат по производству искусственного жидкого топлива, оборудование для которого было привезено из Германии по условиям репараций. В октябре победного года сюда прибыли 15 первых строителей, которые возводили временные землянки на том месте, где в современном Ангарске находится квартал № 18. Весной 1946 года строители приступили к возведению бараков в поселке Майска, и только в апреле 1948 года был заложен первый каменный дом будущего Соцгорода, который был призван стать образцовым. Преимущество такого города как Ангарск состо-

яло в том, что это был молодой советский город, который был основан и фактически полностью построен под руководством советской власти.

Практика создания новых промышленных предприятий в СССР в целом, и в Сибири в частности, исходила из того, что при относительно крупных городах, основанных чаще всего до революции 1917 года, имеющих развитую инфраструктуру, строительство крупных заводов было более простым и менее затратным. На основании уже имеющейся базы и имеющихся у города людских ресурсов строились предприятия, которые придавали новый импульс развития всему городу и отдельным его районам. В периодической печати и официальных документов советского периода можно увидеть тенденцию, что особую гордость в СССР вызывали именно те города, которые были созданы в государстве «с нуля». Тем более актуально было рассматривать в качестве образца новый город, построенный в Сибири, в условиях климатически сложных условий. В нем стремились создать максимально комфортную для жизни городскую среду, что и сегодня, спустя 6 десятилетий, прослеживается в Ангарске. Этим свойством воплощения в жизнь идей подлинно советского градостроительства и можно в современный период охарактеризовать особенность культурно-исторического содержания городского ландшафта Ангарска.

Для многих городов, который строились в суровых российских климатических условиях в советский период были характерны сложные условия труда и быта первостроителей. Ангарск не стал исключением и в этой связи приведем небольшой пример о том, как обстоял быт строителей, приехавших на сооружение Магнитки до войны. Вторая волна комсомольцев, которые приезжали на стройки пятилетки после войны, во многом брали опыт тех комсомольцев, которые со всего Советского Союза съезжались на эти стройки в период индустриализации. Начальник Куйбышевгидростроя И. Комзин обращаясь в открытом письме к молодёжи вспоминал, как в годы своей юности приехал на строительство Магнитки. О прибытии на Магнитку он вспоминал: «с деревянными сундучками и чемоданами, с брезентовыми мешками и рюкзаками за плечами высыпали из вагонов сотни юношей и девушек на конечной станции... К вечеру пошёл сильный дождь. Смолкли песни, приезжие сбились группками, самые деловитые соорудили из плащей и одеял, распяленных на ветках, что-то вроде шалашей. В вагончик, изображавший станцию Магнитогорск, людей набилось до предела ... Девушки начали домовничать. Наполнили дождевой водой жестяной чайник, вскипятили на железной печурке чай. Кружек нашлось всего 4–5 и мы растили кружку мира» [7, С. 3–4].

Аналогичные бытовые условия ждали и строителей, приехавших на сооружение жилых, общественных и промышленных зданий будущего города Ангарска. По воспоминаниям старожилов, условия во многом были казарменные, поскольку инфраструктура нового поселка только создавалась. В 1946 году на стройку прибыли 150 учащихся ФЗО из другого молодого города Иркутской области – Усолья Сибирского.

И все-таки на сегодняшний день в истории строительства Ангарска становятся все более отчетливыми факты, которые указывают на то, что главными строителями города были не комсомольцы и выпускники строительных техникумов, а заключенные. Как повествуют архивные документы, доступ к которым на сегодняшний день ограничен, «по данным на 1949 год, среднесписочное число «вольных» рабочих на строительстве города и комбината составляло 1335 человек, а среднее число спецконтингента Китойлага – 28425 человек». Фактически, на одного свободного первостроителя приходилось 30 заключенных. «Именно заключенные составляли основную массу рабочих. В самом начале строительства численность спецконтингента идет по возрастающей. По нарядам ГУЛАГА сюда поступали крупные этапы со всех концов Советского Союза. По данным на 1 января 1950 года, на строительстве комбината-16 были задействованы 36600 заключенных, содержащихся в 18 лагерных подразделениях. А уже на 1 июля 1951 года – 53940 заключенных, в том числе мужчин – 47433, женщин – 6507» [2].

Сохранились десятки воспоминаний тех, кто был свидетелем труда десятков тысяч заключенных, силами которых был построен комбинат и жилые кварталы образцового города. В настоящее время эти здания, возведенные в стиле сталинского ампира, в центральной части Ангарска, остаются молчаливыми памятниками тех событий. Тяжелые условия труда и быта людей, которым в принудительном порядке пришлось стать строителями, это одна из страниц истории не только создания новых городов для сибирских нефтяников, но и истории СССР в первое послевоенное десятилетие.

В 1958 году Ангарску исполнилось семь лет, но юность не помешала ему стать для сибиряков, уральцев, дальневосточников своеобразной «школой градостроительной практики и передового строительного опыта». Только в 1957 году в Ангарске побывало более тридцати делегаций строителей и проектировщиков из Челябинска, Томска, Омска, Улан-Удэ, Комсомольска-на-Амуре, Владивостока и многих других городов Урала, Сибири, Дальнего Востока. В середине 1950-х гг. здесь состоялся областной семинар по изучению опыта жилищного строительства.

Планировку и застройку Ангарска с самого начала вел институт Ленгорстройпроект. Все строительство осуществляла данная крупная строительная организация, главным заказчиком комплекса жилых, общественных и культурно-бытовых зданий до середины 1950-х гг. было одно крупное предприятие — комбинат № 16. На этой основе выросло содружество архитекторов и строителей города, это определило единство их действий и высокие темпы строительства.

Авторский коллектив Ленгорстройпроекта – архитекторы Е. Витенберг, Л. Тимофеев, И. Давыдов, А. Тарантул, В. Ярощук, инженеры-конструкторы М. Зерницкий, В. Карро, Л. Юзбашев, М. Омолич и другие проектанты проявили немало творческой инициативы и находчивости при проектировании молодого сибирского города.

Именно силами строителей Ангарска были воплощены в жизнь проекты архитекторов, которые планировали создать в Сибири не просто образцовый город, а город, который мог бы удовлетворить потребности живущего в нем человека. В честь подвига строителей в 87-м квартале Ангарска был создан парк, а в 63-м квартале был создан «Парк нефтехимиков». Примечательно, что представители именно двух этих профессиональных групп, строителей и нефтяников, и стали основными в новом сибирском городе. Однако авторами заметок по исследованию истории Ангарска отмечается, что часть имен тех, кто участвовал в демонтаже производственных установок в Германии и их установке в Сибири, была увековечена в названиях отдельных улиц современного города, но имена более чем 50 тысяч заключённых, создававших город, остались только в коллективной и индивидуальной памяти того поколения, которое сейчас уходит.

История омского Городка Нефтяников связана со строительством нефтехимического комплекса. 30 июля 1949 г. Совет министров СССР распоряжением № 11734 обязал Министерство нефтяной промышленности начать проектно-строительные работы по строительству в районе Омска нефтезавода мощностью 3 млн. тонн нефти в год. С этого момента над проектированием и строительством городка работали институты Мосгипрогор и Ленгипрогор [10, С. 9]. Со второй половины 1950-х гг. над проектом работали инженеры Омского филиала института «Гипрогор». Работы по сооружению производственных, жилых и социально-бытовых зданий, прокладке водопроводных и теплофикационных коммуникаций, монтажу промышленных агрегатов развернули около 20 строительных организаций [8, С. 180–181].

По первоначальному плану в районе предполагалось построить жилье для 55 тысяч человек, среди которых были работ-

ники нефтезавода, завода СК (Синтетического каучука), строители и обслуживающий персонал (учителя, врачи, работники культуры, служащие, продавцы и т.д.). Затем, во второй половине 1950-х гг. плановые показатели были увеличены до 150 тысяч. На тот период времени эта цифра составляла четверть всего населения города Омска. Проект предусматривал постройку 1300000 жилья, или около 40 тысяч квартир, а также 29 крупных школ и школ-интернатов, 112 детских садов и яслей, 8 театров, дворцов культуры и кинотеатров. Строительство Омского нефтеперерабатывающего завода было возложено на трест «Главпромстрой» Министерства внутренних дел СССР. Поэтому, помимо кадровых строителей, работали на стройке и заключенные в составе Военизированных строительных отрядов (ВСО). Историк и краевед М. П. Журавлев в своей книге «Омск вчера, сегодня, завтра» называет цифру в 25 тысяч заключенных спецпоселенцев, работавших здесь [4, С. 164].

В 1954 году на территории будущего района был сдан в эксплуатацию первый капитальный 4-х-этажный дом. Материальные трудовые и временные затраты на его возведение были самыми большими, т.к. формировались системы коммуникаций для всего городка. Закономерно, следующие жилые дома возводились более быстрыми темпами.

Культурно-бытовые учреждения собирались разместить равномерно по всей территории городка. На пересечении проспектов Мира и Культуры в середине 1960-х гг. был построен Дворец культуры нефтяников (ныне ДК им. А.М. Малунцева). Второй такой дворец так и не был построен у остановки «Трамвайное депо». Однако уже после завершения строительства первой очереди Городка Нефтяников был открыт ДК «Строитель» (изначально клуб строителей), т.к. основной организацией в этом районе в середине 1950-х гг. был «Омскстрой». На углу проспекта Мира и улицы Комбинатской был выстроен широкоэкранный кинотеатр «Спутник» (ныне «Кристалл»), в конце улицы Энергетиков, вблизи школы-интерната, двухзальный кинотеатр так и не был построен. Появились в городке и высшие учебные заведения. В начале 1960-х годов сооружались здания автодорожного и медицинского институтов, планировали начать строительство машиностроительного и нефтяного институтов [6]. В 1960-е гг. застройка Городка Нефтяников производилась не по квартальному принципу, а по микрорайонной планировке. Кирпичная дорогостоящая кладка была заменена на сооружение домов из сборных железобетонных конструкций, что соответствовало требованиям индустриального жилищного строительства в годы хрущевской «оттепели». Застройка городка укруп-

ненными кварталами и микрорайонами из многоэтажных домов дала возможность резко сократить сеть улиц. В квартале № 30, например, застроенном одноэтажными домами, на 1.000 кв. метров жилой площади приходилось 255 погонных метров улиц, а в укрупненном квартале № 61-62 всего лишь 14 метров. Такое сокращение влекло за собой уменьшение протяженности инженерных коммуникаций. В 1960-е гг. дома в Городке Нефтяников строились исключительно по типовым проектам, именуемым в народе «хрущевками». В середине 1960-х гг. был произведен переход строительства на железобетонные конструкции [9]. Домами таких типов было застроено все окружение исторически сформированного ядра городского района.

За десять лет, с 1954 по 1964 гг. было построено в общей сложности 445 тысяч квадратных метров жилья, 14 школ, 70 различных детских учреждений, 5 больниц, 69 мастерских бытового обслуживания, 91 магазин, 19 столовых. 2 ресторана, фабрика-кухня, 6 домашних кухонь, 6 кафе, 132 буфета. На лето открывалось дополнительно 89 торговых «точек» Население городка нефтяников составило 120 тысяч человек. Больничный комплекс городка включал в себя главный корпус, два инфекционных, родильный дом, детскую поликлинику и больницу, несколько поликлиник [3].

Как и в истории со строительством города Ангарска, говоря о создании омского Городка Нефтяников, нельзя не упомянуть о том, что комсомольцы и прибывшие сюда для работы добровольцы, самую значимую роль в создании первоначальной жилой и социальной инфраструктуры сыграли строители из числа заключенных. Район строился преимущественно заключенными, работавшими в составе «Омскстроя» и «Главспецнефтестроя» Министерства внутренних дел СССР [2, Ф. 477, Оп. 1, Д. 25, Л. 130-132]. Среди свыше 25 тысяч заключенных на стройке работал и известный писатель Лев Гумилев.

Многие дома были построены заключенными полностью от фундамента до внутренней отделки квартир. В одном из таких домов, уже спустя полвека, а точнее 52 года, в 2007 году была сделана находка, заставившая общественность города Омска вновь вернуться к проблеме заключенных, строивших Городок Нефтяников. В одном из домов указанного выше квадрата, находящемся на пересечении улиц Нефтяников (ныне Малунцева) и проспекта Культуры, собственник квартиры, делая ремонт, при бетонировании образовавшихся за долгие годы обходившегося без капитального ремонта здания, обнаружил в одной из стен бумажный сверток, который был аккуратно вложен между двумя кирпичами, а сверху замазан штукатуркой и обклеен обо-

ями, как и вся комната. Являющаяся бесценной, находка спустя всего несколько дней стала предметом репортажа в новостях местной телекомпании «12 канал».

Лист, пролежавший 52 года в замурованной камере под потолочным плинтусом, представляет собой сложенный вдвое, а затем еще втрое, с неровными краями, вырванный из большого размера оберточной бумаги кусок, на котором карандашом написано послание заключенных потомкам, которые должны были его обнаружить.

Вклад строителей в создание омского Городка Нефтяников и нефтезавода отмечен тем, что именно в этом районе находится единственная в городе улица Строителей. Долгое время Дом культуры носил название ДК «Строителей». Строителям уделено и внимание в экспозициях по истории района и города в городских и областных ведомственных и государственных музеях.

В отличии от Ангарска и омского Городка Нефтяников, Сургут относится к категории современных городов, период бурного развития которых пришелся на вторую половину – конец XX века. Географические и экономические причины привели к тому, что именно здесь был образован новый центр развития нефтегазового комплекса Западной Сибири. Строителями нового города было уже следующее поколение советских граждан, молодые люди, которые пришли на смену строителям жилых районов Омска и Ангарска.

Следует отметить, что это новое поколение столкнулось уже с другими условиями строительного производства: на смену стилю позднего сталинского ампира пришло типовое индустриальное домостроение, которое в значительной степени снижало нагрузку на человеческие ресурсы. Так, 1 июля 1967 г. в соответствии с приказом № 149 Министерства газовой промышленности от 19 июня 1967 г. с целью выпуска железобетонных изделий был основан комбинат производственных предприятий в составе треста «Сургутгазстрой» [5].

Как отмечает А. И. Прищепа со ссылкой на работу К.Н. Мисевича, «в соответствии с особенностями нефтяного производства в середине 1960-х гг. в ХМАО получили развитие четыре базовых города: Сургут, Урай, Нижневартовск и Нефтеюганск. В них утвердилась схема расселения «базовый город – вахтовый поселок», согласно которой рабочие жили со своими семьями в стационарных городах, а на месторождения доставлялись вахтовым способом» [11, С. 530].

В целом исследователи отмечают, что проектировщики и строители Сургута во многом были новаторами, поскольку до этого в данной местности не было опыта создания столь круп-

ных жилых комплексов. Примечательно, что сегодня улица Строителей, пусть и не большая, находится в центральной части города Сургута.

Особенностью новых городов, построенных для нефтяников Сибири было то, что их первыми жителями в основном были представители молодежи. Приезжая с целью освоения новых перспективных отраслей народного хозяйства, они не боялись временных трудностей, связанных с формированием жилой и социальной инфраструктуры.

Как отмечают исследователи, зачастую недостаток соответствующей базы для проведения досуга приводил к решению вопросов на общесоюзном уровне. В частности, «недостаточное финансирование социального строительства особенно остро сказывалось на организации досуга молодежи, которая все в большем количестве пополняла население новых городов и поселков. Руководители строительных ведомств вынуждены были предпринимать самые неожиданные, порой нарушающие финансовую дисциплину меры, чтобы удовлетворить растущие досуговые потребности молодых северян». Вместе с тем, «нехватка финансовых средств для развертывания гражданского и жилищного строительства сопровождалась на его начальном этапе катастрофическим дефицитом кадров строительных организаций. Из других регионов в 1965 г. удалось привлечь всего около 500 человек рабочих и специалистов» [11, С. 137–140].

Стоит отметить, что для жилищного и культурно-бытового строительства в Сургуте также использовался труд заключенных и условно освободившихся граждан. Свидетели отмечали высокую производительность труда этой категории лиц, однако именно их участие в застройке города усиливало в этот период криминогенную обстановку. В отличии от периода строительства центральной части города Ангарска и омского Городка Нефтяников, где большинство заключенных отбывало наказание по политическим статьям, в составе спецконтингента на строительстве новых кварталов Сургута работало множество лиц, осужденных за уголовные преступления. Однако при этом использование подобного труда позволяло существенно ускорить темпы строительного производства.

Таким образом, мы можем прийти к выводу о том, что как на рубеже 1940-50-х гг., так и в период 1960-70-х гг. вклад строителей в создание новых городов нефтяников был достаточно весомым, и его значимость спустя десятилетия подтверждается тем, что именно их усилиями было заложено ядро жилой и социальной инфраструктуры районов, получивших импульс дальнейшего развития. Труд строителей можно отнести ко вто-

рой по значимости профессии в этих городах и городских районах после профессии нефтяников (а также химиков или представителей газодобывающей отрасли).

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

1. Архипова Я.М. Это интересно: Настоящие первостроители // Свеча. 13 июня 2011.
2. Государственный архив Омской области.
3. Ермаков В. Здесь живут нефтяники // Омская правда. Омск, 1964. 11 июня.
4. Журавлев М.П. Омск вчера, сегодня, завтра. Омск, 1993. 240 с.
5. История // Завод промстройдеталей. Режим доступа: http://www.zavodpsd.ru/about/history/
6. Коган Н. Будущее Городка Нефтяников // Омская правда. Омск. 1960. 10 апреля.
7. Комзин И. Нет звания выше, профессии лучше...: Открытое письмо к молодёжи // Знамя: литературно-художественный и общественно-политический журнал. Июнь. 1956. С. 3—4.
8. Комогорцев И.И. Промышленность и рабочий класс Сибири в период строительства коммунизма (1959—1965 гг.). Новосибирск, 1971. 282 с.
9. Лазуткин В. Первый крупнопанельный // Омская правда. Омск, 1960. 8 апреля.
10. Найдин Б.А. Сибирские нефтяники. Омск, 1962. С. 9.
11. Прищепа А.И. Историография градостроения в Сургуте второй половины XX века // Иркутский историко-экономический ежегодник. 2014. С. 529—536.
12. Прищепа А.И. Пять занимательных эпизодов из истории строительства города Сургута // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Теория и практика. 2012. № 3 (17). В 2 ч. Ч. 1. С. 137—140.

*****

УДК 9 (С 182)
ББК 63.3 (253. 37)-2

Милевский Олег Анатольевич
доктор исторических наук, профессор,
Сургутский государственный педагогический университет,
г. Сургут, olegmilevsky@mail.ru

ИСТОРИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА КУЧУКСКОГО СУЛЬФАТНОГО КОМБИНАТА: 1948—1963 гг.

В статье на основе ранее малоизвестного материала рассматривается проблема освоения в советское время природных ресурсов Кулундинской степи, в первую очередь минерально-

го сырья, содержащегося в ее сульфатно-хлоридных озерах. В качестве наиболее яркого примера подобной экономической политики в работе выступает построение Кучукского сульфатного комбината.

Ключевые слова: Алтай, Кулундинская степь, сульфатно-хлоридные озера, мирабилит, Кучукское озеро, строительство, Кучукский сульфатный комбинат, ОАО «Кучуксульфат».

Oleg A. Milevsky
doctor of historical sciences, professor,
Surgut State Pedagogical University, Surgut, olegmilevsky@mail.ru

THE HISTORY OF THE CONSTRUCTION OF KUCHUKSKOE SULFATE PLANT: 1948–1963

In the article based on previously unknown material considers the problem of development in Soviet times of natural resources of the Kulunda steppe, primarily mineral raw materials contained in its sulphate – chloride lakes. As the most striking example of such economic policies in the work is the construction of Kuchukskoe sulphate plant.

Key words: Altai, Kulunda steppe, sulphate-chloride lake, the salts, Kuchukskogo lake, construction, Kuchukskogo sulphate plant, JSC «Kuchuksulfate».

История создания крупного химического производства всероссийского значения на юге Западной Сибири напрямую была связана с освоением Кулундинской степи, занимающей южную часть Западно-Сибирской равнины и протянувшейся на 100 тыс. кв. км. в широтном направлении от Павлодара до Барнаула и к югу до предгорий Алтайских гор. Уникальной природной особенностью этого региона является изобилие озер – и пресных, и соленых, их насчитывается до трех тысяч. Среди них большое количество минеральных, вода которых представляет собой более или менее крепкий раствор различных солей, в том числе и сульфатно-хлоридных озер, среди которых по промышленным запасам сульфата и богатому минеральному составу выделяется Кучукское озеро. В нем в растворимом состоянии находятся хлористый натрий, хлористый магний, бром, но главное – имеется мощный пласт мирабилита (глауберовой соли).

Эти места еще в конце XIX – начале XX вв. привлекали внимание ученых, но действительно полномасштабное геолого-географическое и топографическое изучение этого района было осуществлено в годы советской власти – Кулундинской комплексной

экспедицией, работавшей с 1931–1933 гг. [12] под общим руководством выдающегося ученого-химика Н.С. Курнакова, непосредственную же работу по руководству экспедицией осуществлял молодой и талантливый химик-неорганик А.Н. Николаев.

По итогам работы этой экспедиции были получены важнейшие физико-химические данные о Кучукском озере, в частности выяснилось, что «запасы ежегодно выпадающей глауберовой соли, при принятии выхода 10% от веса рапы, для Кучука могут быть оценены около 45 млн. тонн» [13, С. 25]. Это настолько большая цифра, говорилось далее, «что заставляет со всей серьезностью отнестись к использованию рапы, как наиболее легко доступной для эксплуатации, особенно при применении бассейного получения глауберовой соли, предложенного профессором В.П. Ильинским. Данные выхода глауберовой соли, доходящие до 14%, позволяют сделать очень любопытный вывод, а именно, что на единицу веса мы в Кара-Богазе имеем вдвое худшее сырье, чем в Кучуке. Кроме того, анализом С.З. Макарова в Кучуке обнаружен бром, правда, не в промышленном количестве, но все же в таком, которое заставляет задуматься над этим вопросом… содержание брома в Кучуке колебалось от 0,026% до 0,036% при общем запасе около 150000 тыс. тонн» [13, С. 25].

Фактически именно экспедиция АН СССР дала ответы на все вопросы о промышленной судьбе Кулунды. В своем отчете по итогам экспедиции уполномоченный Наркомата тяжелой промышленности Кроловецкий и начальник НИС Запсибкрайплана Малкин также указывали, что «прежде всего Кулунду нужно рассматривать как базу щелочей не только для Западной, но и для Восточной Сибири и Дальнего Востока. Химпромышленность Западной Сибири невозможно рационально организовать без своей щелочной базы. Краски, пластмассы, лесохимия, жидкое топливо, мыловарение и пр. будут реальными потребителями этих продуктов», тем более что «предварительные оценки стоимости указывают на большую конкурентоспособность сульфата Кулунды и требуют при доведенности научно-исследовательской составляющей до возможности проектирования детальной технико-экономической проработки вопроса Кулунды (типа планового задания)» [13, С. 33].

Первым шагом к скорейшему строительству химического предприятия стало основание в 1932 г. в Славгороде Кулундинской научно-исследовательской станции Академии наук под руководством О.Д. Кашкарова [2, С. 11]. В задачи станции входило комплексное изучение Кучукского озера для подготовки его к промышленному освоению. Более детальные исследования, проведенные на озере, впечатляли. Так, 22 марта 1935 г. на совеща-

нии в промсекторе Запсибкрайплана О.Д. Кашкаров, отвечая на вопросы о перспективах Кулунды, подчеркивал, что они «совершенно определенные – надо строить Кулундинский химический комбинат, который будет производить соду и другие продукты. Нужно выполнить программу Гипрохима. Чем скорее приступить к проектированию завода, тем лучше» [13, С. 33].

По итогам изысканий экспедиции и на основе материалов Кулундинской научно-исследовательской станции А.В. Николаев опубликовал в 1935 г. солидную научную монографию «Кулундинские соляные озера и пути их освоения». В ней в частности он подчеркивал, что «многолетняя работа большого коллектива научных работников позволила в настоящее время говорить о крупнейших промышленных перспективах использования солей Кулунды. Намечаемые на ближайшие 5–7 лет масштабы ежегодной добычи порядка: 1,0 млн. тонн мирабилита, 500000 тонн поваренной соли, 50000 тонн соды, 1000 тонн брома может дать Кулунда, и наша задача – показать путь к их освоению» [17]. В монографии А.В. Николаев также ратовал за использование бассейного метода добычи мирабилита, причем делал это с привлечением реальных цифр и научных данных.

Результаты работ экспедиции АН СССР, деятельности научной станции, исследования А.В. Николаева совпали с подготовкой третьего пятилетнего плана развития народного хозяйства СССР (1938–1942 гг.), одобренного на XVIII съезде ВКП (б). Немалое место в нем отводилось и развитию химической промышленности, а для этого необходимо было более активно вовлекать в хозяйственную деятельность ряд ранее мало охваченных ранее районов в том числе и Кулунду. Это было настолько важно, что выступавший с трибуны XVIII съезда ВКП(б) с докладом «О третьем пятилетнем плане» председатель Совнаркома СССР В.М. Молотов особо подчеркивал роль химической промышленности: «Задача заключается в том, чтобы ускоренно двинуть вперед химическую промышленность и химизацию народного хозяйства, для чего у нас имеются неограниченные возможности и самые лучшие перспективы» [14]. Тем более, что дефицит серной кислоты для Западной Сибири на 1937 г. определялся в 750 тыс. тонн. Обычный камерный способ ее получения из сернистого газа на промышленных установках Беловского и Кемеровского цинковых и Минусинского медеплавильного заводов мог дать тогда не более 1/3 указанного количества и «дополнительным источником намечалась натуральная глауберовая соль, широко распространенная в многочисленных соляных и горьких озерах Кулундинской степи» [13, С. 34]. А в случае благоприятного практического разрешения вопроса об освоении Кулунды выска-

зывались не безосновательные надежды на то, что «будет значительно смягчен кризис с содой, потребность которой к 1937 г. была определена в 720 тыс. тонн» [13, С. 34].

Поэтому третий пятилетний план предусматривал развить в Кулунде ряд новых предприятий на соленых озерах, первым из которых должен был стать сульфатный завод на Кучуке. Кулунда имела все предпосылки вырасти в крупнейший химический центр не только Алтайского края, но и всего Советского Союза. В результате в 1940 г. принимается правительственное постановление «О проектировании строительства Кучук-Кулундинского химического комбината» [15, С. 303].

Однако война остановила реализацию этого задуманного масштабного проекта. Но при этом следует отметить, что о минеральных ресурсах Кулунды не забыли. Тяжелые, разрушительные бои в западной части СССР как никогда остро поставили вопрос о необходимости иметь на Востоке страны мощную промышленную базу, важной составляющей которой стало бы химическое производство. И эту задачу начали решать немедленно. Примером может служить срочная организация Михайловского содового завода, ранее работавшего как отделение Петуховского завода. Срочность объяснялась потерей содовых месторождений, которые остались на территории оккупированной Украины. Потребность же в соде в годы войны была огромной. Отсюда и назначение директором предприятия Е. И. Микитона, ранее занимавшего руководящие посты в химической и горно-химической отраслях, и форсированные темпы строительства, и использование труда заключенных ГУЛАГа, а как итог – возросшая в несколько раз мощность завода.

В полной мере оценить, насколько важен был для государства Михайловский завод, поможет такой исторический факт. С законсервированной Байкало-Амурской магистрали (ее сооружение началось еще в тридцатые годы) сняли уже уложенные рельсы и перебросили под Сталинград в 1942 году, чтобы наладить интенсивное снабжение прифронтовой полосы, и на Алтай – для постройки железнодорожной ветки к Михайловскому содовому заводу [13, С. 34].

А сразу после окончания войны попытались реанимировать и проект по постройки завода на Кучукском озере. В результате ВНИИГ в 1947 г. приступил к составлению проектного задания на строительство сульфатного завода. Мощность его запланировали в размере 150 тыс. тонн сульфата натрия в год [18, С. 6]. Главным инженером проекта был В.Ф. Асмус, проект подписали директор ВНИИГ С.Н. Ивлев, зам. директора по научной части Ю.В. Морачевский, начальник проектного отдела Л.А.

Шумахер и главный инженер проектного отдела М.В. Соколов [1]. Однако реализация проекта вновь застопорилась из-за замораживания строительства железнодорожной ветки Кулунда – Барнаул до 1951 г., хотя в стране уже во всю сказывалась нехватка сульфата натрия.

Поэтому-то, начиная с ноября 1947 г. Министерство химической промышленности обязало директора Михайловского содокомбината Е.И. Микитона и начальника геологоразведочной партии Харченко организовать для добычи мирабилита на озере Кучук опытный промысел и считать его цехом в составе содокомбината.

На 1948 г. был утвержден и план добычи – 40 тысяч тонн мирабилита. Для выполнения этой непростой задачи от министерства ждали выделения дополнительных людских ресурсов (150 человек, в том числе трех инженерно-технических работников), а также увеличения финансирования Михайловского содокомбината. Помимо этого, за счет резерва в Главхимснабе и фондов Главсоды предполагалось усиленное снабжение теплой спецодеждой, резиновыми сапогами, валенками, полушубками, шапками, рукавицами, брезентом для пошива палаток, тремя автомашинами, горючим. Михайловский комбинат взялся доставить все необходимые инструменты (тачки, катальные доски, лопаты) и разработал инструкцию, согласно которой добычу сырья на двух участках: в районах Кучукской метеорологической станции и колхоза «Сибирский партизан».

Мирабилит добывали «дедовским» способом: грузили деревянной лопатой в тачки, вручную откатывали их по катальным доскам на берег и укладывали сырье в «табель» высотой от одного до полутора метров. Площадки для складирования находились на расстоянии не менее 25–50 метров от воды, чтобы ни в коем случае мирабилит не смыло. А чтобы не пострадало качество мирабилита от загрязнения, площадки застилали соломой, травой или досками.

Обустройство промысла, несмотря на все министерские посулы, шло медленно и трудностями. Не хватало буквально всего. В декабре 1947 г. Харченко в письме к Е.И. Микитону отмечал: «Дела на промысле обстоят плохо». Столь необходимые катальные доски не подходили по размеру, они годились только для строительства бараков. Не было теса, дров («нет ни одной дровины»), для общежитий не прислали кроватей, и рабочие мастерили топчаны, а это увеличивало расходы леса, которого и так не хватало. Несколько месяцев спустя, пришлось даже разобрать один из бараков на доски, чтобы хоть как-то приспособить их в качестве «катальных» [16].

Методом проб и ошибок постепенно направляли процесс добычи в нормальное русло. Довольно быстро сделали хороший черпак, и на месте увидели, что его емкость может быть на один-два литра больше. Только после этого заказали 50 штук. Опробовали «водяной тэн», который показал хорошие результаты, и заказали еще 30 шт. Промысел нуждался в транспорте, и в Благовещенской МТС «разжились» трактором ЧТЗ, за его рычаги тракторист сел 5 января 1948 г.

В январе 1948 г. промысел не имел штатного расписания и ставок сотрудников, собственного банковского счета. К тому же «рваный», авральный ритм работы даже не позволял Харченко составить элементарную финансовую отчетность, он писал: «Не имею времени и физической возможности ею заниматься, значит мне скоро всыпят» [16].

Невзирая на огромные трудности в конце 1947 г. промысел дал первую партию продукции – 380 кубометров мирабилита. К середине января 1948 г. – уже 562 кубометра [16]. В сравнении с планами, как их видело столичное ведомство, эти цифры казались очень скромными. Архивы сохранили гневные телеграммы из Министерства химической промышленности: «Нормальной добычи нет!» Грозные директивы поступали и от местного начальства. Главный инженер Михайловского содового комбината Митюков требовал от Харченко окончания экспериментов и настаивал на том, чтобы с 15 января 1948 г. начался период настоящей эксплуатации промысла [16].

В середине марта 1948 г. Кучукский промысел стал самостоятельным предприятием, имел свой устав, штаты, расчетный счет в Благовещенском отделении Госбанка. Правда, по-прежнему подчинялся Михайловскому комбинату, но для него подбирали директора. В первом квартале 1948 г. согласно плану добычи промысел должен был дать 15 тыс. тонн мирабилита, во втором квартале – 25 тысяч.

На самом деле к марту 1948 г. добыли всего 2297 тонн. Е.И. Микитон называл причины столь низкой результативности: промысел не имел выбросов мирабилита промышленного значения вследствие дальности расстояния (350–500 метров от берега), не был оснащен оборудованием и жильем, оказался не готов к испытаниям климатического характера – морозам, ветрам, метелям [16].

Постепенно стало ясно, что дальнейшая промышленная разработка озера практически невозможна еще и в силу отсутствия транспортных узлов, прежде всего из-за замораживания строительства железнодорожной ветки Кулунда – Барнаул до 1951 г. С точки замерзания дело сдвинулось в конце 1952 года. 10 дека-

бря Совет Министров СССР распоряжением № 32013-РС утвердил проектное задание на строительство сульфатного завода [15, С. 303]. К этому времени уже расконсервировали прокладку железнодорожной ветки Кулунда – Барнаул, которую успешно закончили 19 марта 1954 г. В это же время отечественные ученые разработали уникальную технологию добычи сульфата натрия. Это стало началом реализации проекта Кучукского сульфатного комбината.

Изменившиеся экономические реалии продиктовали необходимость пересмотра первоначально утвержденной мощности предприятия, и в 1954 г. ленинградский Госгорхимпроект выполнил технический проект сооружения Кучукского сульфатного комбината мощность уже 260 тысяч тонн сульфата натрия в год. Весной 1955 г. строительство началось.

Закономерен и тот факт, что директором строящегося предприятия 27 декабря 1955 года назначили Евгения Ивановича Микитона (справедливости ради необходимо отметить, что очень недолгое время с 20 февраля 1955 г. по 26 декабря 1955 г. директором завода работал Алексей Николаевич Уразовский). Стоит рассказать об этом человеке подробнее. Он родился в далеком 1898 г. в Санкт-Петербурге, в семье рабочего, выходца из Эстонии. Участвовал в событиях революции и Гражданской войны, которую он провел на Украине и закончил в должности инспектора политуправления Южного фронта. В 1921 г. его демобилизовали и направили на партийно-хозяйственную работу в Восточную Украину. Одновременно Евгений Иванович учился в институте народного хозяйства в Харькове на промышленном факультете. В 1925 г. для знакомства с организацией химического производства в Европе он вместе с другими специалистами посетил Англию и Германию.

В основном деятельность Е.И. Микитона была связана с разными сферами химической промышленности. В период с 1928 по 1932 год он числился сотрудником Наркомата основной химической промышленности, а с 1937 по 1943 гг. – вновь в горно-химической отрасли.

В 1943 году, когда страна испытывала нужду во всем, в том числе и в продукции химического производства, Е.И. Микитона перевели на Алтай, в Михайловку для организации содового завода, с чем он успешно справился. Назначение этого умудренного опытом и действительно крупного руководителя всесоюзного масштаба, отмеченного за свои труды на благо государства двумя орденами Ленина, двумя орденами Трудового Красного знамени, медалью «За доблестный труд в Великой Отечественной войне» и знаком «Отличник химической промышленности

СССР» [15, С. 308], могло означать только одно – партия и государство придают первостепенное значение скорейшей постройке и пуску Кучукского сульфатного комбината.

Продукция будущего комбината требовалась не только для развития химической, стекольной и целлюлозно-бумажной промышленности. Целлюлоза – это еще и нейроцеллюлоза, значит порох, а порох – это оборона. Также сульфат натрия является сырьем и для других продуктов. В том числе для производства сернистого натрия, который крайне необходим для цветной металлургии, а цветная металлургия расширяет возможности создания новой техники.

Проблему предстояло решить сложнейшую. В этом регионе Алтая полностью отсутствовала экономическая и дорожная инфраструктура. О социальной сфере и говорить не приходится. Сотни километров отделяли район стройки от краевой столицы и вообще от каких-либо городов. Комбинат проектировали для работы по ранее не использовавшейся технологии, следовательно, и принципы строительства должны были стать совершенно иными.

Сверхзадачи, поставленные правительством, предполагали высокий темп строительства комбината. Времени на раскачку ни у кого не было. Ни у строителей, ни у специалистов, которым предстояло налаживать производство сульфата натрия. В каком-то смысле он строился импровизированно, с листа. Еще не закончили проектные работы, а стройка уже «кипела» вовсю, не дожидаясь документации в полном объеме. В соответствии с приказом министра предприятий металлургической и химической промышленности за № 40 от 16 февраля 1955 г. создали Кучукское строительное управление № 2, которое входило в состав барнаульского треста «Стройгаз». Свою деятельность управление начало в апреле 1955 г. и первоначально состояло из пяти строительных участков (470 чел.). Первые кирпичи строящегося комбината были заложены строительными бригадами Алексея Лысенкова, Юрия Вакульчика, Виктора Фофанова и Александра Бондаренко [15, С. 304].

Строительство комбината объявили комсомольской стройкой, и туда начала активно прибывать молодежь по комсомольским путевкам, оргнабору, после службы в армии, много было выходцев из окрестных сел и деревень, а также целинников. Настоящей душой строительства стал назначенный 6 декабря 1956 г. на должность главного инженера И.Ф. Дармодихин. За его спиной был немалый опыт работы в нелегких условиях. До этого он был заместителем директора по капитальному строительству на Кара-Богазе. Тем более что Е.И. Микитон уже тя-

жело болел, и даже многие документы для совнархоза за него подписывал главный инженер. Огромный вклад в строительство завода внес А.П. Злобин, первый начальник Кучукского строительного управления, а также рабочие бригады каменщиков, плотников, трубоукладчиков, отделочников и т.д.

Например, бригада асфальтобетонщиков А. Крестьянинова выполняла план на 175%. Он первым среди рабочих строительного управления был удостоен ордена Трудового Красного Знамени [13, С. 63]. Первопроходцы Кучука жили в крайне тяжелых условиях – в палатках, в щитосборных бараках. Но и в бараках места хватало не всем, поэтому жили в товарных железнодорожных вагонах, на частных квартирах в райцентре Благовещенка, а часть приехавших жили прямо на стройплощадке в построенных на скорую руку времянках из камыша [15, С. 304], который в изобилии рос на близлежащих водоемах. О неустроенности быта строителей завода вспоминал и ветеран завода, орденоносец А.И. Коршиков: «Когда объявили набор на стройку крупнейшего химического предприятия, долго не раздумывал, поехал. Понравилось здесь, душой и сердцем прикипел. Хотя поначалу трудно было. Приехали, нас поселили в бане, потом раскидали на квартиры в Благовещенку, Нижний Кучук» [13, С. 63].

В 1956 г. для строительно-монтажных работ на Кучукском сульфатном комбинате предполагалось выделение 6400 тыс. руб. Выполнение составило 7278,8 тыс. руб., то есть 113,7%. Наибольшие суммы направляли на сооружение объектов основного производственного назначения, в том числе на питательный канал (2027 тыс. руб. или 31,6%), жилищное, культурно-бытовое и коммунальное строительство и благоустройство поселка (1950 тыс. руб. или 30,4%), транспортное хозяйство и связь (1100 тыс. руб. или 17,1%) [13, С. 63].

По всем трем позициям к концу 1956 г. строителям удалось добиться перевыполнения плана. По объектам производственного назначения на 106%, по жилищному, культурно-бытовому и коммунальному строительству на 120%, по транспорту на 102,9%. Но по ряду пунктов наметилось серьезное отставание. Объем работ по обустройству трансформаторной станции выполнили только на 47%, по благоустройству и озеленению на 65%. Цифры показывают, что приоритетом для строителей в тот нелегкий год являлось производство и создание нормальных условий жизни для людей. Основным результатом 1956 года следует считать строительство 650 метров железнодорожных путей, а также жилья (площадью 2015 кв. м) [13, С. 63].

И все же проблем оставалось очень много. Е.И. Микитон в конце 1956 г. справедливо критиковал стройуправление за низ-

кое качество работ на всех объектах, прежде всего, за неравномерный, скачкообразный ритм деятельности. Основной упрек – строители не обеспечили ввод в действие энергопоезда, который с 8 октября 1956 г. стоял на приколе на станции Ново-Благовещенка, потому что не было ветки до строящегося предприятия.

В свою очередь строителей тормозил огромный груз объективных трудностей, с которыми они не могли справиться в одиночку. Это и дефицит опытных кадров, особенно квалифицированных каменщиков и отделочников, занятость рабочих в весенне-летний период на строительстве зерноскладов и зерносушилок, преобладание ручного труда, низкая обеспеченность нужными стройматериалами (красный кирпич, пиломатериал, круглый лес для опор, арматурное железо). Кроме того, в течение года Госгорхимпроект систематически задерживал необходимую техническую документацию. На комбинате не хватало инженерно-технических работников, что не позволяло в полном объеме осуществлять технадзор.

В 1957 г. планировали освоить 8000,0 тыс. руб., удалось же только 7411,0 тыс. руб. (или 92,6%). Тем не менее весьма успешно шло строительство основного производства (180,9% от плана), транспортного хозяйства и связи (413,6% от плана). Но очень плохо дело обстояло с жилищным строительством (всего лишь 43,8%), с объектами энергетического хозяйства (воздушная линия электропередач – 37,3%), ТЭЦ (63,2%) [13, С. 64]. К уже известным нам трудностям добавилось и нарастание дефицита строительных материалов.

Наиболее значимый результат деятельности строителей за этот период, безусловно, железнодорожная ветка длиной 10 км, которую проложили от станции Ново-Благовещенка до озера [15, С. 304], и окончание строительства локомотивного депо. Они стали первыми объектами будущего железнодорожного цеха, а ветка открывала «зеленый свет» и перед энергопоездом.

Прибытие в 1957 г. на Кучук энергопоезда во многом переломило ситуацию на строительстве. Его пуск позволил обеспечить стройку теплом и электроэнергией. В том же году начали строительство питательного канала от озера Кучукского до Селитренного.

Но 7 января 1958 г. случилось печальное событие – комбинат потерял руководителя. С его профессионализмом и организаторскими способностями во многом связаны успехи 1955–1957 годов. Однако эта утрата не привела к снижению темпов строительной деятельности.

Преемником Е.И. Микитона стал П.П. Земляков. Его назначили 1 июня 1958 г. До назначения он работал начальником

ПТО Михайловского содового комбината. Однако на директорском посту он пробыл недолго, до 19 февраля 1961 г. И вновь тяжелое бремя забот о строительстве комбината легло на плечи главного инженера, а позже исполняющего обязанности директора И.Ф. Дармодихина. Тем не менее, всем было ясно, что фигура И.Ф. Дармодихина на посту директора комбината временная. Прекрасный строитель и организатор, он был незаменим в период возведения объектов завода, но, чтобы начать их грамотно эксплуатировать, требовался инженер-химик, причем с большим инженерным и управленческим опытом.

В 1959 г. произошло стратегически важное для будущего предприятия событие – коллективы комбината и стройуправления завершили строительство Кучук-Кулундинского питательного канала. Авторы проекта предусмотрели использование менее соленых вод Кулундинского озера для подпитки Кучукского. Постепенно вырисовывались контуры предприятия. В августе 1960 г. вступил в строй первый из цехов комбината – горный. Создана дренажная система озера Селитренного. Включены мощные насосы на рапонасосных станциях первого и второго подъемов, и рапа – «25-–30 миллионов «кубиков», как вспоминают первые горняки – из Кучука по искусственному каналу пошла в садочный бассейн – озеро Селитренное [2, С. 18]. В этом же году, как вспоминал один из старейших работников горного цеха А.М. Медяник: «Начала поступать техника для добычи мирабилита: бульдозера С-100, экскаваторы Э 1252, тепловозы ТУ-2 МП и вагоны – торфяники ТСВ-10. Вся техника стояла под открытым небом» [5].

А зимой после сброса маточника (обессульфаченной рапы) из озера Селитренного началась добыча мирабилита, закачка повторилась в 1961 г. Как вспоминают первые горняки, «образовавшийся мирабилит сгребали в бурты и грузили экскаваторами в автомашины ГАЗ-5, а затем вывозили по накату из бревен по береговой части и складировали вблизи строящегося сульфатного цеха» [5]. В дальнейшем мирабилит закачек 1960 и 1961 годов использовали как «подушку» под мирабилит следующих закачек. За две закачки было внесено 2,2 млн. тонн сульфата натрия.

Так до официального образования горного цеха, первым начальником которого в июне 1961 г. стал Н.А. Поляков. Как вспоминал сам Н.А. Поляков: «До создания горного цеха – это был участок «Озеро», на нем работали дренажисты, машинисты насосных станций, экскаваторщики, шоферы, трактористы и сульфатосборщики. Что касается технического обеспечения добычи мирабилита, то на озере «было два экскаватора, один с электрическим двигателем, и кабель крепили передвижными опорами

к экскаватору. Второй – «Драглайн» – работал на дизтопливе и свободно перемещался на более удаленных участках» [11].

Очевидец маневров бульдозеристов и экскаваторщиков в необычных условиях Селитренного озера журналист В. Зеленский в своем очерке описал впечатлившую его картину: «Один из экскаваторов медленно полз по мирабилиту. Пройдя три-четыре метра, он остановился, и его стрела, описав полукруг, повисла над только что пройденным отрезком пути. Помощник машиниста что-то подцепил к ковшу, подал знак рукой. Стрела снова повернулась вперед по ходу экскаватора, к ней был подвешен большой лист железа. Помощник уложил его под гусеницы, опять взмахнул рукой. Экскаватор продвинулся еще на несколько шагов» [3, С. 124].

Труд первых экскаваторщиков в каком-то смысле сродни труду испытателей, ведь никто не знал, как поведет себя на озере тяжелая и не приспособленная к таким условиям техника. Люди, работавшие на озере, были с непростыми характерами и судьбами, но объединяло их одно – истинная увлеченность своей работой, порой граничащая с фанатизмом. «Деньги для меня не главное, мне главное наработаться, – любил говорить Александр Степанович Патлатюк, которого в цехе товарищи за неуемное трудолюбие уважительно называли «человек – машина» [13, С. 69].

Для пополнения растущего предприятия людьми использовали также оргнабор и комсомольские путевки. Именно по комсомольской путевке на строительство комбината в августе 1960 г. прибыл целый отряд отслуживших на Тихоокеанском флоте моряков, около 150 человек. Один из домов поселка, сданный в 1961 г. и тогда служивший общежитием, до сих пор старожилы поселка называют «дом моряков». По оценкам будущего директора предприятия М.Ю. Гаркави их приезд положительно сказался на всей жизнедеятельности комбината. В отличие от завербованных рабочих молодые флотские парни горели неподдельным энтузиазмом и приоритетом для них были не материальные стимулы, а именно реализация самой идеи постройки комбината. Внесли они здоровую струю и в жизнь строящегося комбината и поселка [4].

Большую роль в строительстве комбината играла и созданная в октябре 1960 г. партийная организация завода. Она была образована путем выделения коммунистов предприятия из партийной организации Кучукского строительного управления. Находясь в очень непростых условиях строительства партийные органы своим непосредственным участием влияли на создание положительного, а можно сказать и комфортного для работы

психологического климата на строительстве. Во многом это было связано с тем, что во главе парторганизации стоял человек, пользовавшийся большим авторитетом среди ИТР и рабочих предприятия – Г. Н. Ремез (1903–1972 гг.), член КПСС с 1926 г., прошедший войну, награжденный орденом Красной звезды и Боевого красного знамени. После его ухода с октября 1962 г. по октябрь 1963 г. парторганизацию КСК возглавлял И. И. Шаповалов, также фронтовик, награжденный 6 медалями.

В августе 1961 г. директором строящегося Кучукского сульфатного комбината был назначен Марк Юльевич Гаркави, имевший очень хороший послужной список. Фронтовик награжденный орденами и медалями, он в 1948 г. окончил Московский институт тонкой химической промышленности им. Ломоносова. Затем его жизнь надолго оказалась связанной с «Карабогазсульфатом», где он прошел путь от старшего научного сотрудника, начальника научно-исследовательской станции и геологоразведочной партии, причем за успешные работы по исследованию месторождения на Кара-Богазе он был представлен с группой ученых к Государственной премии. В дальнейшем он работал там в должности главного инженера и директора комбината. Как вспоминал М.Ю. Гаркави, его кандидатуру на пост директора строящегося на Кучуке комбината Алтайскому совнархозу предложил М.Р. Гевондян [4].

Назначение такого опытного специалиста как М.Ю. Гаркави уже само по себе было лучшим свидетельством важности скорейшего пуска комбината.

«Первое впечатление было не радостным – строящийся завод мне не приглянулся» [4], – вспоминал М.Ю. Гаркави. Прекрасный инженер и управленец, М.Ю. Гаркави четко осознавал, что без сплоченной инженерной службы новое производство осваивать будет очень сложно. «Самое тяжелое – это уметь подбирать людей, уметь не заставить, понудить. Нет! Приучить к совместным целенаправленным действиям, без взаимной конфронтации, без подсиживания, без зависти. То есть сделать так, чтобы все работали в одном направлении, – так характеризовал он свое управленческое кредо [4].

Первоначально новый директор попытался опереться на проверенную управленческую команду, костяк которой составили, в том числе, и специалисты, работавшие с ним еще на Кара-Богазе. Так, например, в октябре 1962 г. приехал О.Д. Афанасьев, блестящий инженер, с именем которого связаны многие технологические успехи растущего предприятия. Вплоть до 1965 г., в самые трудные «пусковые годы» он работал главным инженером Кучукского сульфатного комбината.

Именно с приездом М.Ю. Гаркави начинается активное пополнение строящегося предприятия молодыми инженерными кадрами. Большую помощь в организации управления предприятием и особенно в кадровом вопросе оказывал А.В. Меньшиков, переброшенный в 1962 г. на Кучук с должности заместителя директора по общим вопросам Михайловского содового комбината. На строящемся предприятии он получил аналогичную должность. Он активнейшим образом участвовал в формировании кадровой политики. Неоднократно выезжал «покупателем» в различные учебные заведения на распределение и делал все от него зависящее, чтобы приглянувшиеся ему выпускники оказались на предприятии. Много времени он проводил и в совнархозе, отстаивая интересы комбината, недаром М.Ю. Гаркави называл его своей правой рукой. Базовым для будущего комбината стал Томский политехнический институт – высшее учебное заведение еще с дореволюционными научными традициями, имеющее к тому же профильный химико-технологический факультет. Именно выпускники этого факультета сыграли важную роль в подготовке к пуску основного цеха предприятия – цеха сульфата натрия.

Так получилось, что фактически одновременно с новым директором на комбинат приехала выпускница ХТФ ТПИ Александра Игнатьевна Колмогорова (с 31 декабря 1961 г. Милевская – О.М.). В архивах завода сохранился приказ, подписанный еще и.о. директора И. Ф. Дармодихиным: «т. Колмогорову Александру Игнатьевну с 9 августа с.г. (1961 – О.М.) принять начальником смены сульфатного завода. С окладом 100 рублей в месяц» [13, С. 74].

И это было только начало, через год еще несколько химиков-технологов из Томского политеха пополнили инженерные ряды комбината, в их числе и В.Л. Боровков, ставший в 1962 г. начальником строящегося цеха сульфата натрия. Примерно в это же время приехала группа молодых специалистов из Березняковского химико-технологического техникума. Все вновь прибывшие вспоминали: «Марк Юльевич Гаркави нас очень любезно встретил. Подробно рассмотрел дипломы. Сам повел по территории завода. Завод, правда, только строился, и мы, молодые специалисты, курировали это строительство и готовились к пуску» [10].

Пока строились заводские корпуса, продолжалось и исследование характера садочного бассейна. По результатам исследований в управлении химической промышленности Алтайского совнархоза 14 декабря 1961 г. созвали совещание. На нем присутствовали: главный инженер управления И.Е. Малков, на-

чальник ОКСа управления М.Р. Гевондян, руководитель группы, старший инженер ВНИИГ И.О. Волков, старший инженер управления А.Л. Волобуев и директор КСК М.Ю. Гаркави.

В выступлении М.Ю. Гаркави прозвучало следующее: «Из наблюдений в лето 1961 г. установлено, что на всей поверхности пласта мирабилита озера Селитренного происходит естественное обезвоживание сульфата натрия. В сухие жаркие дни выход обезвоженного сульфата натрия с одного квадратного метра площади пласта мирабилита достигает 0,5 килограмма. В среднем можно считать, что сбор обезвоженного сульфата натрия можно производить в течение полутора-двух летних месяцев». По мнению директора, имелась реальная возможность организовать добычу сульфата натрия в сезон 1962 г. в объеме 10 тысяч тонн. Причем М.Ю. Гаркави предлагал использовать опыт Кара-Богаза, так как было очевидно, что добывать сульфат натрия вручную практически невозможно, требуется механизация. Руководство завода внимательно изучало наиболее передовые способы добычи сульфата натрия. Поэтому предлагалось использовать сконструированную ВНИИ галургии сульфатоуборочную машину для добычи сульфата натрия с поверхности мирабилитового пласта на сульфатных промыслах комбината «Карабогазсульфат» [13, С. 75].

Столь детальное обсуждение в совнархозе лишний раз подтверждает крайнюю заинтересованность советского народного хозяйства в скорейшем получении кучукского минерального сырья. И действительно, по свидетельству старожилов горного цеха, позднее (примерно 1968 г.) на озере действительно стали использовать завезенные с Кара-Богаза сульфатоуборочные машины, впрочем, не слишком удачно [5]. А в 1962 г. сульфат на озере собирали вручную – сметали метлами, ссыпали в мешки, на металлических листах подтягивали к машинам и перевозили на них к железнодорожным платформам и отгружали для предприятий стекольной промышленности.

М.Ю. Гаркави так описывал эту картину: «На озере стояло 1,5-2 миллиона джутовых мешков. Вот стоишь на берегу в верхней части Селитренного озера – и перед тобой, как поле сражения, стоят эти мешки!» [4]. Такое экстенсивное использование месторождения лучше всяких слов говорило о том, как нужен был стране Кучукский комбинат и его продукция.

Поэтому 1961–1962 годы – это период максимальной активизации в подготовке комбината к пуску, когда строительство на Кучуке жестко контролировал Алтайский совнархоз. А.Л. Волобуев, химик по образованию, в совнархозе с 1957 по 1962 гг. курировал химическую промышленность, вспоминал: «Работа-

ли мы тогда совсем иначе под руководством совнархозов и министерств. Они определяли сроки ввода и требовали, чтобы мы «сидели» на объектах безвыездно, пока их не пустим» [2, С. 57]. Огромную организационную и подготовительную работу по строительству и пуску завода проделал тогдашний заместитель начальника краевого управления химической промышленности М.Р. Гевондян.

В это то время значительно увеличился объем капитальных вложений (в сравнении с 1960 г. на 51%), к тому же значительно возросло фактическое освоение капитальных вложений, по сравнению с 1960 годом. Общий объем капитальных вложений вырос в два раза, строительно-монтажных работ – в полтора раза, поставок оборудования, инструментов и инвентаря – почти в четыре раза.

Цифры свидетельствуют о том, что в этот период самым первостепенным становится строительство производства (84,7% всех средств). Из важнейших пусковых объектов, включенных в план, заметно невыполнение строительно-монтажных работ по комплексу сульфатного цеха. Руководство комбината отмечало отставание ряда субподрядных организаций: «Стальмонтаж», «Сибэлектромонтаж», «Сибтеплоизоляция», «Востоктехномонтаж». Как и ранее, оставались не решенными проблемы с проектно-сметной документацией. К примеру, рабочие чертежи и сметы тепловой электростанции, выполненные еще Ленгипрогором в 1949 г., пришлось перерабатывать по тепломеханической части, электротехнической, золоудалению, монтажу турбины, строительной части фундаментов под турбоагрегат, утеплению кровли и замене бункеров. При переделке возникали большие неувязки, сдерживавшие строительство.

Проектный институт запоздало реагировал на запросы комбината. В разгар строительства он так и не прислал рабочих чертежей ряда объектов: наружного освещения и кабельных каналов промплощадки, железнодорожных путей узкой колеи по озеру Селитренному, заводских автодорожных путей, отопления корпуса дробления.

Администрация завода признала, что «качество строительно-монтажных работ, как по объектам производственного назначения, так и непроизводственного, продолжает оставаться крайне низким». Плохое качество цемента привело к тому, что железобетонный фундамент под турбину № 2 не отвечал техническим условиям и потребовал серии специальных мероприятий по усилению. Это оборачивалось дополнительными временными затратами.

Расширявшиеся масштабы строительства выдвигали и новые задачи так, например, энергопоезд мог обеспечить теплом

и электроэнергией только в первые годы создания химического комбината. Однако запросы строящегося предприятия возрастали все больше и больше, и он испытывал насущную потребность в собственной ТЭЦ. Впрочем, на этом участке отнюдь не все шло гладко. Так, Управление химической и горнорудной промышленности отмечало неудовлетворительную работу строительных трестов и указывало, что «срывается ввод в действие таких пусковых объектов 1960 г., как Кучукская ТЭЦ». В конце концов проблемы с постройкой ТЭЦ были решены, и 21 ноября 1962 г. ввели в строй первый энергоблок ТЭЦ мощностью 2,5 мегаватт [15, С. 304] и это стало настоящим прорывом в деле пуска комбината.

Хватало на строящемся производстве и трудностей, связанных с тем, что подобный комбинат был во многом пионерным и многие решения принимались прямо по ходу строительства. Огромные сложности у трудового коллектива возникли и потому, что проектировщики и строители не учитывали всех особенностей химической среды, которая имела весьма агрессивный характер. Последствия некоторых их просчетов еще долгое время мешали химическому производству. Красноречивым свидетельством тому являлись груда искореженных труб, осыпающаяся штукатурка, быстрое превращение цеховых стен и асфальта в труху.

Проектировщики не подумали о том, что все трубы и аппараты целесообразно сделать из нержавейки. В итоге – сульфат «съел» железо. Технологию производства пришлось переделывать в буквальном смысле на ходу. К примеру, выбросили одно лишнее звено – короче стал путь мирабилита от выпарных аппаратов к центрифугам, только тогда и вышли на проектную мощность. Делалось все возможное, чтобы «перехитрить» мирабилит: где необходимо – поставили защиту от коррозии, увеличили скорость продвижения раствора, смонтировали более мощные насосы, заменили центрифуги.

Непростая, во многом новая для большинства людей ситуация, когда одновременно приходилось строить, создавать и учиться, привела к формированию на комбинате традиции рационализаторства. Огромную роль в этом процессе сыграли главный инженер О.Д. Афанасьев и главный механик Э.К. Кронгардт. Администрация комбината отчетливо понимала, что нужного числа толковых управленцев среднего звена и высококвалифицированных рабочих она от министерства и совнархоза все равно не получит, и их нужно заботливо вырастить, используя местные ресурсы. Поэтому на предприятии открывали курсы без отрыва от производства. «На курсах готовили

лаборантов, машинистов турбин, электриков, аппаратчиков. Занимались в бараках, обучали профессиям на самом комбинате», – вспоминает ветеран завода Е.Ф. Коротцова [6].

Большую помощь в подготовке кадров рабочих-химиков, особенно для цеха сульфата натрия, оказали и молодые специалисты. Об очень важной роли девушек, приехавших на комбинат по распределению из Томска, вспоминают многие, и их вклад в подготовку новичков, которые потом стали прекрасными специалистами, трудно переоценить. Ведь учась производству сами, они учили азам химии и молодых рабочих. «Хвала Александре Игнатьевне Милевской, Светлане Алексеевне Чвокиной, Кларе Ивановне Кехтер, – говорит работавший впоследствии начальником цеха № 1 И. А. Зинченко, – они приехали из института и сами учились, и нас учили. После работы были своеобразные кружки. Так и обучили нас эти девочки» [7].

Однако учеба учебой, а строящийся комбинат продолжал жить своей непростой жизнью, обрастал новыми проблемами. К числу наиболее трудноразрешимых относилось затягивание строительно-монтажных работ и на пусковых объектах, и на соцкультбыте. К уже известным причинам невысокой эффективности работы строителей в 1961 г. добавились новые, связанные с увеличением масштабов строительства. С ними явно не справлялась маломощная строительная база (нехватка механизмов, монтажных кранов большой грузоподъемности).

Ускоренную сдачу жизненно важных для будущего комбината объектов удалось в какой-то степени наладить в 1962 г. Тогда построили погрузочно-разгрузочные устройства в цехе железнодорожного транспорта: эстакаду для выгрузки угля, приемное устройство для слива мазута, приемное устройство для выгрузки кокса. В это же время запустили кислородную станцию мощностью 240,0 тыс. метров кубических в год [2, С. 20].

Естественно, чтобы закреплять молодых специалистов, да еще и строящих комбинат в столь непростых условиях, требовалось иметь какие-то социальные ресурсы. Самым животрепещущим оставался, конечно, жилищный вопрос. Надо отдать должное руководству понимавшему, что без решения жилищной и других социальных проблем в комплексе инженерные кадры удержать будет очень нелегко. Поэтому очень большое внимание уделялось и благоустройству поселка. Проходили субботники, причем делалось все это не по обязаловке, а с подлинным энтузиазмом, и директор лично в них всегда участвовал. Очевидцы тех событий вспоминают, что «на субботниках царил настоящий праздник – не было ни директора,

ни подчиненных» [9]. Выросший на Украине М.Ю. Гаркави слыл страстным цветоводом и при нем озеленению строящегося поселка уделялось огромное внимание. Озеленение решало две задачи: с одной стороны, это, несомненно, облагораживало облик поселения, выросшего в суровой степи. С другой стороны, зеленые насаждения вокруг поселка помогали противостоять катаклизмам природы, во многом порожденным деятельностью самого человека.

Воистину целый букет неприятных сюрпризов преподнесла химикам-первопроходцам природа. Мало того, что неустроенность пронизывала быт и труд людей. Мешали жить бури. Белые – неизбежные спутники производственной деятельности на Кучуке, черные – следствие освоения целины. В то время журналист В. Зеленский опубликовал статью, где воспроизводил отрывок своей беседы с М.Ю. Гаркави, который полушутя, полусерьезно говорил: «Жалею, что не могу по желанию вызывать стихийные явления. А то бы в день прибытия очередного пополнения устроил с утра белую бурю, а к вечеру – черную. Кто после такого испытания останется на Кучуке, тот вовек не сбежит. Кому не нравится – до свидания, сэкономим подъемные. Хуже, когда человек уже работает, а крещение запаздывает» [3, С. 130].

Очень образно вспоминает свое знакомство со степной стихией С.А. Чвокина: «Здесь страшно было. Ничего нет, одна степь. Пошли мы как-то после приезда с Кларой Кехтер в баню. На обратном пути неожиданно поднялась черная буря. Мы бегом домой. Пока добежали, зашли, я посмотрела на Клару, а у нее лицо все черное. Батюшки, думаю, ведь и я такая же. Я говорю, Клара, надо отсюда тикать. Так и тикаем до сих пор» [10].

В таких непростых условиях руководство комбината, молодой инженерный коллектив, рабочие и строители начали готовиться к пуску предприятия намеченному на 1963 г. В этом году приоритетными задачами для комбината стали: пуск цеха сульфата натрия, турбины № 2 ТЭЦ, паровых котлов, опытной установки по производству бишофита (бишофит (хлористый магний) – является наилучшим сырьем для получения таких промышленных продуктов, как окись магния и металлический магний, активно применяется и в медицинских целях), ввод 3400 кв. м жилой площади. Причем все силы и ресурсы были брошены на пуск именно цеха № 1 по производству сульфата натрия. Основной итог строительной «лихорадки» 1963 года – это ввод именно этого цеха в эксплуатацию (100% выполнение плана) и турбины № 2 (100% выполнение) при этом так и не удалось за-

вершить строительство котлов № 2 и № 3 на ТЭЦ (50% от плана) и начать производство бишофита [13, С. 88].

Впрочем, во многом вопросы с запуском производства бишофита тормозила нехватка средств и ведомственность. Как пример попыток решить эту задачу порожденную нерациональной советской плановой экономикой, одно из писем заместителя главного инженера управления химической промышленности Алтайского совнархоза М.Р. Гевондяна начальнику управления тяжелой промышленности ВК СНХ А.А. Алифбаеву, датированное мартом 1961 г.: «В настоящее время по производству бишофита имеется только проектное задание на сооружение опытной установки. Рабочие чертежи будут выданы только в 3 квартале 1961 г. и в 1962 г. она будет сдана в эксплуатацию для отработки технологии. Для ускорения строительства хлормагниевого завода в составе КСК с целью более быстрой отработки технологии и перевода снабжения УКТМК (Усть-Каменогорский титано-магниевый комбинат) на местное хломагниевое сырье, считаем целесообразным, чтобы ВК СНХ поставил вопрос перед Госпланом Казахской ССР, а Госплан Казахской ССР пред Госпланом Союза о выделении средств на строительство хлормагниевого завода в составе КСК на 1962–1963 гг. В этом случае УКТМК может рассчитывать на снабжение местным более дешевым сырьем с 1965 г.» [13, С. 89].

То есть перспектива превращения строящегося химического предприятия в многопрофильный комбинат рассматривалась управленцами из различных министерств и ведомств как более отдаленная перспектива, а пока на строящееся предприятие вышестоящие инстанции смотрели как на монопроизводство и в основном связывали свои планы с получением сульфата натрия. Поэтому самым знаковым в истории освоения химических запасов Кулунды событием стал ввод в эксплуатацию комплекса сульфатного цеха.

Этого момента, без преувеличения, ждала вся промышленность страны и в первую очередь химическая, стекольная и целлюлозно-бумажная отрасль. За период строительства официально начатого в 1955 г. освоили 1578,8 тыс. руб. В комплекс входили следующие объекты: корпус сульфата, корпус дробления, галереи № 1, 2, 3, 4, приемное устройство, склад № 1 с отделением брикетирования, склад готовой продукции № 2 с подъездными железнодорожными путями [13, С. 89]. Технология производства сульфата натрия была новейшей и самой экономичной. Садку мирабилита из рапы Кучукского озера производили за счет сибирских морозов.

Получению первой продукции предшествовал огромный труд инженеров, техников, монтажников, строителей, аппаратчиков, слесарей, электриков и др. И здесь надо также отметить грамотную управленческую стратегию М.Ю. Гаркави. Он как опытный шахматист – имея «на доске» недостаточный ресурс сильных инженерных фигур очень грамотно их использовал, передвигая на наиболее ответственные и сложные на тот момент участки работы. Так, для скорейшей подготовки к пуску в цех перебросили лучшие инженерные силы, а также наиболее опытных и квалифицированных рабочих из других подразделений. И.Ф. Прудников вспоминал: «Когда в ноябре 1962 г. запустили ТЭЦ, нас перевели в строящийся цех сульфата натрия. Я пошел на выпарку, Анатолий Степанович Милевский на плавление, Петр Петрович Ремпель возился с насосами» [8]. Пуску цеха предшествовала авральная работа. «Когда запускали цех номер один, не выходили с завода по двенадцать часов в сутки. Забывали обо всем – так было интересно», – вспоминает А.Ф. Суханова [2, С. 51], тогдашний начальник одной из смен цеха сульфата натрия.

Получение первой партии сульфата натрия состоялось 28 июня 1963 г. Конвейер выдал две тонны экологически чистого продукта. «Первый сульфат в цехе получила смена Александры Игнатьевны Милевской… И все, как дети, ринулись смотреть, что это такое. Все были довольны, что сделали этот порошок своими руками – вспоминала А.А. Малюгина, работавшая тогда аппаратчиком цеха сульфата натрия» [2, С. 45].

Именно дата 28 июня 1963 г. и является официальной датой рождения Кучукского сульфатного комбината, который после этого быстро становится предприятием общесоюзного значения.

При этом при реализации плана строительства инженерам комбината приходилось преодолевать ошибки и недочеты в проектировании комплекса. Большую роль в том, что нужный результат был достигнут, сыграл и масштаб личности М.Ю. Гаркави, который сумел так перегруппировать и перенацелить и людские силы, и технические ресурсы, что в итоге удавалось разрешить все сложные вопросы организации производства и строительства максимально эффективно. Нельзя недооценивать и активную поддержку строительства Алтайским совнархозом.

Еще один решающий фактор успеха – инженеры и рабочие, сделавшие за очень непродолжительное время почти невозможное. В сложнейших климатических условиях, без каких-либо особых материальных стимулов, на одном энтузиазме они реа-

лизовали, причем ликвидируя по ходу дела недочеты технической документации, очень амбициозный технологический проект, не имевший аналогов в СССР. И итогом их усилий стало формирование в ранее малоосвоенной Кулундинской степи, с ее бесчисленными солеными озерами, крупного химического комплекса общесоюзного значения.

Предприятие успешно развивалось во все периоды своей истории. Смогло оно успешно пережить и «экономический коллапс» 1990-х гг. В настоящее время преобразованное в ОАО «Кучуксульфат» оно является одним из флагманов химической промышленности не только Алтайского края, Западной Сибири, но и всей России. Сегодня ОАО «Кучуксульфат» имеет ряд высоких международных наград за качество выпускаемой продукции и успешно конкурирует на мировом рынке производителей экологически чистого сульфата натрия с предприятиями подобного рода из США, Канады, Испании и Турции.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

1. Архив ОАО «Кучуксульфат». Папка 1.
2. Гуртенко Н., Майоров Ю., Харыбин А. Легенды и были Степного озера. Барнаул: Изд-во «Алтайская правда», 1993. 90 с.
3. Зеленский В. Кучук — золотое озеро // Сибирские огни. 1965. № 12. С. 122—132.
4. Интервью М.Ю. Гаркави от 14 апреля 2007 г.
5. Интервью с А.М. Медяником от 11 ноября 2007 г.
6. Интервью с Е.Ф. Коротцовой от 24 июня 2007 г.
7. Интервью с И.А. Зинченко от 18 июля 2007 г.
8. Интервью с И.Ф. Прудниковым от 12 ноября 2007 г.
9. Интервью с Л.Р. Хрущ от 20 июля 2007 г.
10. Интервью с С.А. Чвокиной от 10 июля 2007 г.
11. Интервью с А.Н. Поляковым от 12 ноября 2007 г.
12. Кулундинская экспедиция АН СССР, 1931—1933. Л.: Изд- во АН СССР, 1934. Ч. 1—3.
13. Милевский О.А., Лен К.В. Хроника Кучукского сульфатного завода. От промысла до промышленного гиганта. Барнаул: ИД «Алтапресс», 2008. 351 с.
14. Молотов В.М. Третий пятилетний план развития народного хозяйства СССР. М.: Политиздат, 1939. 63 с.
15. Моя Благовещенка. Люди и события (первое столетие). Благовещенка: ОАО «Горно-Алтайская типография», 2007. 632 с.
16. Музей ОАО «Кучуксульфат». Папка 2.
17. Николаев А.В. Кулундинские соляные озера и пути их освоения. Новосибирск: Западно-Сибирское краевое изд- во, 1935. 174 с.
18. Производство сульфата натрия из рассолов озера Кучук. СПб.: Изд-во Санкт-Петербургского университета, 2001. 444 с.

* * * * *

УДК 947 (571.51)
ББК 63.3(2)

Реут Григорий Александрович
доктор исторических наук, профессор,
Красноярский государственный аграрный университет,
г. Красноярск, rga1@rambler.ru

УСЛОВИЯ ТРУДА И БЫТА ВОЕННЫХ СТРОИТЕЛЕЙ НА СТРОИТЕЛЬСТВЕ КОМБИНАТА № 815

В статье рассмотрена специфика использования военных строителей на строительстве комбината № 815 в одном из закрытых городов Сибири – Железногорске (Красноярск-26) в начале 1950-х гг.

Ключевые слова: Закрытый город, Железногорск (Красноярск-26), военные строители, Минсредмаш.

Grigory A. Reut
doctor of historical sciences, professor,
Krasnoyarsk State Agricultural University, Krasnoyarsk, rga1@rambler.ru

CONDITIONS OF WORK AND LIFE OF MILITARY ENGINEERS IN THE CONSTRUCTION OF PLANT NO. 815

The article describes the specific use of military engineers in the construction of plant No. 815 in one of the closed cities of Siberia, Zheleznogorsk (Krasnoyarsk-26) in the early 1950s.

Key words: Closed Nuclear Cities, Zheleznogorsk (Krasnoyarsk-26), military builders, Minsredmash.

Военные строители являлись одним из самых массовых и самых мобильных видов трудовых ресурсов, использовавшихся на строительстве атомных объектов. Возможность быстрого наращивания или сокращения численности на важнейших участках, готовность личного состава к переброске на значительные расстояния была важнейшим преимуществом этой категории трудовых ресурсов на стадии становления атомной отрасли.

Решением Совета министров СССР от 16.01.1947 г. был образован отдел военно-строительных батальонов Главпромстроя, преобразованный 25.09.1948 г. в управление [5, С. 14].

Максимальная численность военных строителей в Минсредмаше пришлась на 1947–1949 гг. и составляла около 250000 чел. Вследствие сокращения объемов работ в 1952–1953 гг. количество строителей уменьшилась до 130000 чел. [3, С. 196].

Массовое применение неквалифицированного труда очевидно было вынужденной мерой. С помощью ручного труда приходилось восполнять отсутствие необходимого количества техники и механизмов. В 1950 г. на всех объектах Атомного проекта всего было задействовано лишь 138 экскаваторов, 132 бульдозера, 227 кранов, 7300 автомашин и тракторов, 175 паровозов, 1400 вагонов и 5000 лошадей. [1, С. 644–648].

Военных строителей, также как и заключенных, отличала относительная дешевизна их труда, минимальные затраты и короткие сроки обустройства на новом месте.

При организации работ преобладало стремление сосредоточить максимально возможное количество всех видов трудовых ресурсов, невзирая на отсутствие необходимых производственных и бытовых условий.

Условия труда и быта, особенно в первые годы, когда велось форсированное строительство основных объектов, были суровыми. Военные строители в первое время были размещены в полевых условиях. Подсобные помещения отсутствовали. Пищеблоки были оборудованы на открытом воздухе. Личный состав испытывал недостаток в снабжении продовольствием, вещевым имуществом и т.п.

Первый военно-строительный полк (в/ч 0601) на строительстве комбината № 815 (Горно-химический комбинат) в Сибири был сформирован 18 апреля 1950 г. Полк включал 3 батальона и одну автороту. Командир полка майор П. Р. Ременников уже имел опыт работы на строительстве в Челябинске-40 (Озерск) комбината № 817 (ПО «Маяк»). В мае было создано Управление военно-строительных частей (далее УВСЧ), которое осуществляло общее руководство войсковыми частями (формирование, укомплектование, снабжение, расквартирование, дислокация, тыловое обслуживание и др.). Второй военно-строительный полк (в/ч 0602) под командованием капитана В. Г. Лапидуса прибыл в Красноярск 2 мая 1950 г., а 20 июня личный состав полка был передислоцирован на площадку строительства [6, С. С. 9–10].

В течение 1950 г. на строительстве было сформировано 5 войсковых частей. В первое время личный состав занимался разгрузкой строительных материалов, подготовкой площадок для ведения основных строительных работ и оборудованием военных городков. Бытовые удобства были минимальными. Пищу принимали в фанерной столовой, от холода еда тут же остывала. Воду брали в реке из-под двухметрового льда. Баней служила

землянка – единственное теплое помещение, в котором одновременно мылось 10–15 чел. Пока дорога до краевого центра не была проложена, хлеб и другие продукты доставлялись по Енисею: осенью – на лодках, зимой – по льду [2, С. 14–15].

Документы первых лет строительства наполнены фактами, указывающими на необустроенность и отсутствие, зачастую, элементарных удобств. На первой общестроительной партийной конференции, прошедшей 9–10 декабря 1950 года, отмечалось, что в войсковых частях «не имелось достаточного количества жилой площади, не говоря о том, что имеющаяся не была благоустроена». Не было штабных помещений, столовых, санчастей и санпропускников, прачечных и складских помещений, клубов и комнат политпросветработы. В двух полках отсутствовало электроосвещение. Солдаты не имели газет, радио, книг и «вообще условий для политико-воспитательной работы», иногда были «расположены хуже заключенных» [7, Ф. П-3930, Оп. 1, Д. 1, Л. 39, 45].

За год с небольшим для солдат УВСЧ были построены казармы общей площадью 25 606 кв. м и по состоянию на 01.10.1951 г. на каждого солдата приходилось 1,8 кв. м. [7, Ф. П-3930, Оп. 1, Д. 8, Л. 227; 6, С. 25].

В жилищно-коммунальном отделе строительства имелось 10837 кв. м жилплощади, на которой проживало 567 семей, из них: 187 семей офицерского состава и 377 семей вольнонаемного состава. В окружающих селах 157 семей снимало жилье на договорных началах и 915 человек проживало в 12 общежитиях. Нуждающихся в квартирах насчитывалось 423 чел. Из 317 офицеров УВСЧ были обеспечены квартирами в зоне строительства только 111 семей. Вне зоны в приспособленных помещениях временного типа проживало 23 семьи [7, Ф. П-3930, Оп. 1, Д. 8, Л. 219, 220].

На II общестроительной партийной конференции, проходившей 16-17 февраля 1952 г. отмечалось, что за отчетный период построены благоустроенные казармы, клубы, прачечные, складские помещения, умывальники, сушилки. На начало 1952 г. на каждого солдата приходилось уже 2 кв. м жилплощади. Во всех войсковых частях имелись «вновь выстроенные столовые, магазины и бани». Еще в июле-августе 1952 г. в палатках жило более 1500 чел., но к дню Октябрьской революции весь личный состав был переведен в теплые казармы [7, Ф. П-3930, Оп. 1, Д. 23, Л. 117; 7, Ф. П-3930, Оп. 1, Д. 13, Л. 229, 25].

В 1952 году личный состав УВСЧ насчитывал 12942 человека, которые размещались в 64 казармах на территории города и за его пределами [6, С. 27].

Хозспособом, путем организации воскресников, было построено 16 казарм, 3 столовых, 4 бани, 4 овощехранилища общей

вместимостью до 1000 т, водопровод и паровое отопление протяженностью до 5 км. При этом было сэкономлено 850 тыс. руб. [7, Ф. П-3930, Оп. 1, Д. 13, Л. 36].

Однако, несмотря на интенсивное развитие социально-бытовой инфраструктуры, оставалось еще множество не решенных проблем. Например, полк, насчитывавший 3,5 тысяч человек, и не имел водоснабжения. Приходилось собирать снег и топить его в кухне, а в летнее время собирать воду из «отдельно текущих ручейков», чтобы обеспечить минимальную потребность. Кроме того, солдаты не имели возможности купить бумагу для того, чтобы написать письмо на родину. Вследствие этого, приходило много запросов от родителей – «почему нет писем от сына?». Солдаты вынуждены были просить, чтобы им высылали бумагу из дома [7, Ф. П-3930, Оп. 1, Д. 13, Л. 27, 130].

За все время, прошедшее с начала строительства, ни один офицер части не получил квартиры в Соцгороде. Офицеры и их семьи в лучшем случае «жили бараке длиной 50 метров, с общим коридором, а то и в сырой землянке с грудными детыми». Семьям офицерского состава было негде купить хлеб и другие продукты питания. Приходилось «с котомкой на плечах ездить по Майкам, Пасекам, на попутных машинах за килограммом крупы и булкой белого хлеба» [7, Ф. П-3930, Оп. 1, Д. 13, Л. 26].

Помимо создания социальной инфраструктуры для контингента УВСЧ организовывалась разнообразная культурно-массовая работа.

Так, за I полугодие 1952 года, имеющимися на строительстве 16 кинопередвижками было продемонстрировано 282 кинокартины и дано 2100 киносеансов с охватом 1526 тыс. зрителей. Силам художественной самодеятельности было проведено 130 концертов, на которых побывало 132 тыс. чел. Всего на строительстве насчитывалось 20 драматических кружков, 29 музыкальных, 23 хоровых, 14 танцевальных, 65 шахматно-шашечных и 27 кружков художественного чтения с общим охватом 1700 чел. [7, Ф. П-3930, Оп. 1, Д. 21, Л. 118].

Кроме вышеперечисленного, на строительстве действовало 6 клубов, 77 комнат политпросветработы и красных уголков, 35 библиотек, книжный фонд, который имел 54251 экз. Количество читателей в этих библиотеках возросло по сравнению с 1951 г. с 17000 чел. до 21500 чел. За 6 месяцев 1952 г. из библиотек было выдано читателям 131820 шт. книг и брошюр. Парткабинетом было выдано 10900 экз. политической литературы [7, Ф. П-3930, Оп. 1, Д. 21, Л. 119].

Активно развивалась физкультура и спорт. На 1 июня 1952 г. было организовано 24 низовых спортивных коллектива и 1 райсовет УВСЧ спортивного общества «Динамо». В члены общества

было вовлечено 2554 чел. С начала летнего спортивного сезона было создано – 17 футбольных команд (6 команд ВСО, 7 команд УВСЧ и команды 4 районов), 21 волейбольная команда, городошные команды и легкоатлетические секции [7, Ф. П-3930, Оп. 1, Д. 21, Л. 122].

В летнем спортивном сезоне 1952 г. сдали нормы комплекса ГТО I ступени – 1800 человек. В течение лета 1953 г. проведено 2 соревнования, который были посвящены открытию летнего спортивного сезона и дню Физкультурников [7, Ф. П-3930, Оп. 1, Д. 26, Л. 266].

В этот период времени вольнонаемные находились в худших условиях, чем солдаты УВСЧ. Инженерно-технические работники, рабочие и интеллигенция, работавшие на стройплощадке, не имели таких возможностей. В строящемся населенном пункте Соцгород (не официальное наименование г. Железногорск (Красноярск-26) еще «не было ни клуба, ни библиотеки, ни кинотеатра, ни танцевальной площадки, ни одного культурного уголка, где бы можно было провести свой досуг» [7, Ф. П-3930, Оп. 1, Д. 21, Л. 237].

Только в конце 1952 года был сдан в эксплуатацию кинотеатр «Спартак», его торжественное открытие состоялось в канун ноябрьских праздников. Для строителей сдано 13437 кв. м жилья в 78 деревянных брусчатых домах. Средняя обеспеченность на одного человека составляла 5,6 кв. м. [6, С. 29].

Усугубляла ситуацию на строительстве нестабильность рабочей силы, особенно возросшая в период амнистии. В течение года шел непрерывный процесс перемещения десятков тысяч человек. С 1950 по 1955 г. на Строительство железных рудников прибыло 158942 чел., а выбыло 116910 чел. Так, только в 1953 г. прибыло 42773 чел., а выбыло 33573 чел., в том числе освобождено по амнистии 16200 чел. [6, С. 27, 33].

Фактически текучесть военнослужащих и заключенных была перманентной. Это препятствовало созданию стабильных коллективов из квалифицированных специалистов, которые в первую очередь требовались для производства горных работ на строительстве комбината № 815, основные объекты которого размещались под землей.

После резкого сокращения численности заключенных ввиду амнистии 1953 г. до середины 1960-х гг. две трети коллективов строек МСМ СССР составляли военные строители. В 1953 г. а военно-строительные части были переподчинены Министерству обороны. Шел процесс замены спецконтингента военными строителями.

Приказом начальника Главпромстроя МВД СССР в мае 1953 г. на строительстве были сформированы 6 военно-строительных

полков общей численностью 12500 чел., 6 военно-строительных батальонов численностью 4500 чел. В июне насчитывалось уже 10 военно-строительных полков, 6 отдельных военно-строительных батальонов и военный госпиталь. В июле формируется еще 2 отдельных военно-строительных батальона. В августе 1953 г. со строительства Московского госуниверситета на строительство прибыл еще один военно-строительный полк в составе 2 тыс. чел. Для прибывающих военных строителей в 1953 г. было построено и введено в эксплуатацию казарм площадью 57789 кв. м. [6, С. 29–30, 33].

К концу 1950-х гг. военные строители фактически стали основным видом рабочей силы и на строительстве комбината № 815.

В 1952 году состав УВСЧ насчитывал почти 13 тыс. чел. [6, С. 27], а количество заключенных в 1952 г. составляло около 25 тыс. чел. К середине 1954 г. численность военных строителей превысила 35 тыс. чел., а численность спецконтингента была менее 12 тыс. чел., на начало 1955 г. военных строителей насчитывалось уже около 42 тыс. чел., а количество заключенных сократилось до 10,5 тыс. [4, С. 302].

В условиях послевоенной разрухи для решения задач по созданию атомного оружия требовалось сконцентрировать необходимые силы и средства на самых важных объектах. Государство выделяло для строителей атомных комбинатов максимум возможных ресурсов.

После амнистии заключенных основная тяжесть тяжелого физического и малоквалифицированного труда легла на плечи военных строителей. В этих условиях создание для личного состава жилищно-бытовой сферы стало еще более актуальной задачей.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

1. Атомный проект СССР: документы и материалы. Т. 2. Кн. 5. Саров, 2005.
2. Кучин С.П. Созидатели в пилотках. Красноярск-26. 1994. 96 с.
3. Новоселов В.Н. Создание атомной промышленности на Урале. Челябинск: Изд-во УралГАФК, 1999. 278 с.
4. Реут Г.А. Специфика формирования городских советов в закрытых городах Сибири в 1950—1980-е гг. // Вестник Красноярского государственного аграрного университета. 2013. № 10. С. 300—07.
5. Родькин Д.В. Солдаты холодной войны: военные строители закрытых городов Урала // Документ. Архив. История. Современность. Вып. 10. Екатеринбург: Изд-во Урал. ун-та, 2009. С. 12—35.
6. Фролов А.А. Сибхимстрой: 50 лет в строю. Красноярск: Офсет, 2000. 08 с.
7. Государственный архив Красноярского края (ГАКК).

* * * * *

УДК 69
ББК 63.3(253.37)-24

Мариупольский Андрей Михайлович
кандидат исторических наук, доцент,
Алтайский промышленно-экономический колледж,
г. Барнаул, mam28865@mail.ru

МАЛЫЙ ГИГАНТ АЛТАЙСКОЙ СТРОЙИНДУСТРИИ

Данная статья посвящена истории становления и развития Барнаульского завода ячеистого бетона. Завод планировался как головной в стройиндустрии Барнаула. Пуск завода состоялся в 1962 году. Изначально был освоен выпуск промышленных панелей. С 1969 года началось производство изделий для строительства жилых домов. В середине 1990-х годов была проведена очередная реконструкция завода, заменено 80% оборудования, смонтированы две полуавтоматические линии по производству строительных блоков из газобетона.

Ключевые слова: Алтай, история, завод, ячеистый бетон, строительство, производство, коллектив.

Andrey M. Mariupolsky
candidate of historical sciences, associate professor,
Altai industrial-economic college, Barnaul, mam28865@mail.ru

SMALL GIANT ALTAI CONSTRUCTION INDUSTRY

This article is devoted to the history of the formation and development of the Barnaul plant of aerated concrete. The factory was planned as head in construction Barnaul. Commissioning of the plant took place in the year 1962. Originally mastered industrial panels. Since 1969, started the production of products for construction of residential houses. In the mid 1990-ies was held another reconstruction of the factory, replaced 80% of equipment, mounted two semi-automatic line for the production of aerated concrete building blocks.

Key words: Altai, history, factory, cellular concrete, construction, production team.

Рубеж 50–60-х гг. XX века. Время сложное и противоречивое. С огромными усилиями страна преодолевала последствия

тяжелейшей войны, а развернувшаяся научно-техническая революция ставила новые задачи в развитии экономики, освоении космоса, в реализации многочисленных государственных программ. Традиции, заложенные в годы первых пятилеток, диктовали необходимость ускоренного развития тяжелой промышленности, а начавшаяся после окончания второй мировой «холодная война» предопределила пристальное внимание руководства страны к вопросам развития оборонного комплекса.

Вместе с тем соревнование с западным миром предусматривало не только наращивание ракетно-ядерной мощи, но и повышение качества жизни советского народа. Экономика, пусть медленно и непоследовательно, но поворачивалась «лицом к человеку». Заметной вехой на этом пути стал XX съезд КПСС, назвавший в числе приоритетов внутренней политики подъем жизненного уровня и благосостояния народа. Одним из способов решения этой задачи стало увеличение масштабов жилищного строительства. В развитие директив съезда 31 июля 1957 г. было принято совместное постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР «О развитии жилищного строительства в СССР». Постановлением предусматривалось, в частности, значительное увеличение к 1960 г. объемов производства стеновых материалов, а производство блоков из ячеистого бетона предполагалось довести до 3,5 млрд. штук [5, С. 342]. «Значительное расширение государственного и индивидуального строительства» и как следствие, «дальнейшее расширение производства строительных материалов» были названы в числе основных задач государственного плана развития народного хозяйства страны на 1958 год [4, С. 43–45]. Вопросы развития строительной индустрии на рубеже 50–60-х гг. XX в. активно обсуждались на страницах периодической печати.

Решению этих задач во многом помогла «совнархозовская реформа». В 1957 г. был принят закон о перестройке управления промышленностью и строительством. Прежняя отраслевая система руководства (через министерства и ведомства) в значительной степени ликвидировалась. Основной формой управления становились Советы народного хозяйства (совнархозы), создаваемые в краях и областях. В их ведение передавались все промышленные (кроме оборонных заводов) и строительные предприятия региона. На первом этапе это способствовало укреплению межотраслевых связей и улучшению координации действий в масштабах краев и областей. Заложенная в самой концепции реформы дезинтеграция народнохозяйственного комплекса обнаружилась потом. Совнархозы были заинтересованы не в развитии промышленности вообще, но в развитии тех

её отраслей, которые в большей степени отвечали потребностям региональной экономики.

По данным современных исследователей, за 1955–1964 гг. жилищный фонд в городах возрос на 80%. Это дало возможность переселиться в новые квартиры каждому четвертому жителю страны (54 млн. чел.) [1, С. 7]. Но дело было не только в этом. Менялся сам жилищный стандарт. Семьи теперь все чаще получали не комнаты в «коммуналках», а отдельные благоустроенные квартиры (пусть и не очень большие по площади). Были разработаны новые принципы застройки жилых микрорайонов, сочетавшие жилые комплексы с культурно-бытовыми учреждениями.

Но «громадьё» этих планов невозможно было осуществить без модернизации строительной индустрии. На Алтае положение дел было особенно сложным. По воспоминаниям П.Т. Колобовникова, первого директора завода ячеистого бетона, в 1955 г. строительное производство Барнаула ограничивалось комбинатом стеновых материалов (на Павловском тракте), старосиликатным заводом (по ул. Челюскинцев), комбинатом промышленных предприятий треста «Стройгаз», кирпичным заводом № 2 (на пос. Восточном) и заводом шлакоблоков, перерабатывавшим отходы производства ТЭЦ-1 [1, С. 7].

Ни одно из этих предприятий в отдельности, ни все они вместе не могли справиться с возросшим объемом работ. С самого начала одним из приоритетных направлений в деятельности Совета народного хозяйства Алтайского экономического административного района стала задача ускорения темпов промышленно-гражданского строительства. Об этом говорилось в крае со всех высоких трибун и записывалось в решениях всех партийно-хозяйственных активов с непременной просьбой к центру об увеличении вложений государства в эту отрасль.

16 ноября 1957 г. СНХ Алтайского экономического административного района принял постановление № 50 «О развитии мощностей действующих предприятий строительной индустрии и перспективах развития промышленности стройматериалов», где впервые был поставлен вопрос о подготовке технической документации на строительство Барнаульского завода газобетона и завода минеральной ваты. Постановлением Совета министров РСФСР от 31 декабря 1958 г. завод ячеистого бетона в г. Барнауле был внесен в титульный список объектов капитального строительства на 1959 год. Строительство завода было поручено Власихинскому СУ № 3 треста Алтайпромстрой, но выбор был сделан неудачно. Строители ограничились тем, что в 1959 г. произвели разметку территории и вбили первые колышки. Не-

завершенное строительство в начале 1961 г. передали Управлению № 3 треста «Стройгаз», которое и довело его до конца. 3 ноября 1962 г. завод изделий из ячеистых бетонов был принят в эксплуатацию Государственной комиссией. Завод обошелся казне в 5766,34 тыс. рублей [1, С. 8]. В эксплуатацию было принято шесть групп объектов. Первая группа (объекты основного производственного назначения) включала помещение главного корпуса со складом готовой продукции. Здесь располагались цех помола песка с двумя шаровыми мельницами; приготовительное отделение с четырьмя шламбассейнами, дозаторами и транспортом для подачи шлама; формовочное отделение с четырьмя теплыми формовочными полями и двумя подвижными газобетономешалками; отделение переработки свежих отходов; компрессорное отделение с двумя компрессорами; отделение резательных машин; загрузочное отделение с подвижными тележками; автоклавное отделение на 10 автоклавов. В остаточном отделении, механической мастерской, арматурной мастерской было смонтировано станочное оборудование. В главном корпусе находились также бытовые помещения и лаборатория, было смонтировано шесть мостовых кранов грузоподъемностью пять тонн каждый. Еще шесть мостовых кранов было установлено в складе готовой продукции.

Вторую группу составляли объекты вспомогательного назначения. Сюда входили разгрузочная установка песка с разгрузочной машиной, дробилкой песка и стометровым ленточным транспортером для его подачи; склад и цех прокаливания алюминиевого порошка. Третья группа – объекты паросилового снабжения – включала котельную, две трансформаторные подстанции, систему водоснабжения и подземные коммуникации. В четвертую и пятую группы вошли объекты инфраструктуры: канализация с очистными сооружениями и коллекторами; подъездные и внутриплощадочные железнодорожные пути. Шестую группу составили объекты складского хозяйства.

Завершающим аккордом стал акт приемки Государственной комиссией второй очереди завода ячеистого бетона 12 декабря 1963 г. В состав действующих объектов, зданий и сооружений вошли 8 автоклавов, зарядное отделение, материальный склад, административное здание, гараж и ряд других объектов [2, С. 11].

К середине 1960-х гг. ЗЯБ включал в себя 8 цехов: формовочный (с участками: арматурный, алюминиево-приготовительный со складом готовой продукции), паросиловой, ремонтно-механический, электроцех, транспортный цех, цех обжига и помола, цех минеральной ваты, цех стеновых материалов – кирпичный завод № 2, а также Черемновский карьер.

Так, не без сложностей и противоречий в Барнауле появилось предприятие стройиндустрии, которому при его небольших размерах была отведена особая роль в истории градостроительства на Алтае во второй половине XX века.

Вторая половина шестидесятых годов прошлого столетия – это период экономического подъема. Хозяйственная реформа А. Н. Косыгина привела к подъему промышленного производства. Восьмая пятилетка не случайно стала именоваться золотой. Страна бурно строилась. Возводились гиганты промышленной индустрии, объекты образования, здравоохранения, культуры. Миллионами квадратных метров в год строилось жилье. И конечно ЗЯБ не мог оставаться в стороне. Для завода это было время становления и развития. Освоили выпуск плит покрытий из газобетона типа ГКП, следом – производство полужестких минераловатных плит на фенольной связке. Затем стали изготавливать крупноразмерные стеновые панели с офактуренной поверхностью для строительства административных зданий. Одновременно с этим строились и достраивались цеха, доукомплектовывалось оборудование, отрабатывалась и совершенствовалась технология. Предприятие постепенно входило в ритмичный, рационально организованный режим работы.

Благодаря прочно заложенной производственной базе на протяжении 1960-х и в первой половине 70-х годов завод быстро набирал мощность и развивал собственное производство. В 1968 году завод начал изготовление изделий 467-й серии – наружные стеновые панели, внутренние стеновые панели, плиты перекрытия. Они были предназначены для строительства детских садов и школ, а затем их стали применять для строительства жилых домов. Первую девятиэтажку в квартале 1072 строили при участии трех предприятий – КЖБИ № 1, КЖБИ № 2 и Барнаульского завода ячеистых бетонов [2, С. 23].

Пришлось преодолеть немало трудностей. Недостаточно было обеспечить завод оборудованием, необходимо привлечь и обучить рабочие кадры. На работу приглашались не только барнаульцы, но и молодые специалисты из Пензы, Томска и других городов страны. Учились и трудились одновременно. Многих новичков отправляли на переподготовку в Новосибирск, где уже действовал завод подобного профиля. Поскольку на предприятии было смонтировано импортное оборудование польской фирмы «ЗЕМАК», в его работе на первых порах принимали активное участие в качестве консультантов и несколько польских специалистов. Через 1-2 месяца после пуска завода и отладки технологического процесса они возвратились на родину.

Были успехи, были и проблемы. Плановая экономика (при всех её несомненных положительных сторонах) далеко не всегда

считалась с действительными потребностями конкретного предприятия. Дурной традицией становились недопоставки металлопроката и цемента. Из-за нехватки материалов затягивалось строительство отделения тяжелого бетона для выпуска двухслойных панелей, известкового цеха и склада комовой извести. Долго не удавалось решить вопрос с помещением для участка гидрофобного покрытия панелей. В производственный процесс нередко властно вмешивалась суровая сибирская зима. Из-за снежных заносов подчас возникали трудности с подачей и выгрузкой вагонов.

Тем не менее производственный процесс шел своим чередом. Там, где оказывался бессильным план, выручала русская смекалка. Заводу повезло, и коллектив может этим заслуженно гордиться, что многие годы заместителем директора по капитальному строительству здесь работал бывший военный летчик, начальник штаба части, которой командовал трижды Герой Советского Союза А. Покрышкин, Василий Иосифович Зарецкий. Используя свои фронтовые связи в столице, он нередко выручал завод, добиваясь внеплановых поставок материалов и оборудования.

К середине 1960-х годов плановая организация экономики в стране сохраняла господствующие позиции. В то же время предпринятые правительством шаги по некоторому ограничению директивного планирования и расширению хозяйственной инициативы руководства отдельных предприятий придали новый импульс развитию производства. Важной вехой на этом пути стал сентябрьский пленум ЦК КПСС 1965 года, принявший постановление «Об улучшении управления промышленностью и усилении экономического стимулирования промышленного производства» [1, С. 21]. На первый план выдвигались показатели объема реализованной продукции. Пусть в небольшой степени, но все же сократилась мелочная опека со стороны министерств и ведомств в отношении внутренней организации производственного процесса. Заводы, наконец, обрели некоторую самостоятельность, хотя и весьма ограниченную.

В новых условиях потребовалось изменить и организацию труда рабочих. Сдельщики были сведены в 28 бригад. Комплексная бригада арматурщиков состояла из 19 человек. Было создано также 12 специализированных бригад, в которых числилось 112 человек. 17 бригад (167 человек), занятых в основном производстве (газобетон, минеральная вата и известь), были переведены на оплату труда по конечной продукции. Материальный стимул при правильной организации труда – большая сила. Наибольший процент выполнения норм рабочими и наибольшая среднедневная зарплата оказались, как и следовало ожидать, у рабочих бри-

гад с оплатой труда по конечной продукции: выполнение нормы составило 138%, среднедневная оплата труда – 6 руб. 94 коп. или около 150 руб. в месяц без учета дополнительных выплат [1, С. 23]. Для конца 1960-х гг. – весьма неплохие деньги.

А жизнь шла своим чередом. Завод продолжал работать и строиться. Достижения сменялись трудностями. Семидесятые годы вошли в историю завода как период серьезных испытаний. Это были годы, когда на ЗЯБе происходила не всегда оправданная частая смена руководства. Предприятие сильно лихорадило, хромала культура труда. Концентрация усилий исключительно на выполнении плана привела к тому, что инженерно-технический персонал и рабочие завода совершенно перестали обращать внимание на такие «мелочи», как уборка территории и вывоз промышленных отходов. В результате заводскую площадку стали заполнять кучи мусора, в цехах развелась грязь. Усилилась текучесть рабочих кадров. Вместо ответственности и жажды созидания коллективом все больше овладевала апатия и безразличие. Требовались перемены, и они пришли.

Наверное, в жизни каждого предприятия бывает момент, который впоследствии оказывается судьбоносным. В 1980 году новым директором Барнаульского завода ячеистого бетона стал Михаил Федорович Мариупольский. И вот уже более 35 лет он является бессменным руководителем этого предприятия. До прихода на ЗЯБ Михаил Федорович уже накопил немалый опыт по руководству предприятиями строительной индустрии. Этот опыт в сочетании с энергией и желанием работать позволил ему успешно справляться со всеми возникавшими трудностями. А этих трудностей впереди было немало.

К началу 1980 года Барнаульский завод ячеистого бетона находился в очень сложном положении. Алексей Федорович Талюкин, начальник технического отдела концерна «Алтайкоксохимстрой» рассказывает: «В 1980 году меня перевели начальником техотдела в трест «Алтайстройиндустрия», где я работал под руководством Петра Тимофеевича Колобовникова, первого директора ЗЯБа. На заводе ячеистого бетона бывал уже чаще. Перед приходом туда директором Михаила Федоровича Мариупольского он представлял собой тяжелое зрелище. В цехах было холодно, технологический режим не соблюдался, отчего страдало качество продукции – блоки выходили кривые-косые. В цехе минваты – копоть, паутина. Рабочие имели дело с кувалдой, ломом, скребком – ими открывали и чистили опалубочные металлоформы, действовали даже и не вручную, а скорее – врукопашную. Формы, естественно не долго выдерживали такое к себе отношение, выходили из строя. Рабочих при такой, с позволения сказать,

технологии найти было крайне трудно, поэтому работали в основном «воспитанники» лечебно-трудовых профилакториев и условно освобожденные зэки, как, впрочем, и на некоторых других предприятиях строительной отрасли [2, С. 27].

Если театр всегда начинается с вешалки, то производство (применительно к советским временам) неизменно начиналось с плана. Его выполнение являлось главным показателем успешности работы любого предприятия. Руководство треста «Алтайстройиндустрия» отнеслось с пониманием к проблемам завода и нового руководства. План 1980 года ЗЯБу был снижен более чем на четверть. Это позволило коллективу немного перевести дух. Привели в порядок территорию завода. По свидетельству очевидцев мусор гребли даже не лопатами, применяли бульдозеры. Начали проводить некоторые работы по техническому перевооружению и совершенствованию производственного процесса. Летом в срочном порядке изготовили керамзитобетонные панели для Алтайского коксохимического завода. План 1980 года был выполнен на 97,3%. Этот успех заставил коллектив поверить в свои силы. В следующем, 1981 году был введен в эксплуатацию новый цех, что позволило начать изготовление стеновых панелей. Наконец-то, впервые за три года выполнили производственный план (100,8%) [2, С. 27-28].

Важным этапом в жизни завода явился период 1983–1984 годов. Началось освоение и производство железобетонных конструкций новой 220 серии для строительства школ и детских садов в бескаркасном исполнении. В 1984 году из панелей этой серии уже был смонтирован первый детский садик. Преимущество этой серии по сравнению с другими – высокая надежность, сокращение трудозатрат при монтаже и сокращение сроков строительства. Без ее использования невозможно было бы иметь в наличии в современных школах прекрасных кабинетов и высоких просторных спортивных залов. Не случайно эта серия была удостоена Государственной премии СССР, лауреатами которой стали работники завода и строители Главалтайстроя.

В 1985 году завод одним из первых в регионе освоил выпуск трехслойных стеновых панелей на гибких связях. Освоение выпуска новой продукции шло параллельно с реконструкцией завода. В 1984 году был осуществлен самый масштабный этап реконструкции – замена автоклавов.

Во второй половине 80-х гг. XX в. небольшой по размерам завод превратился в один из флагманов алтайской (да и не только алтайской) стройиндустрии.

Из заводской продукции было построено 15 девятиэтажных жилых домов, 86 детских садов, 49 школ, смонтированы

корпуса заводов – моторного, шинного, сажевого, АТИ, РТИ, «Трансмаш», радиозавода, станкостроительного, аппаратурно-механического в Барнауле. Ряд промышленных предприятий в Рубцовске, Новоалтайске, Славгороде, Заринске, Новокузнецке, на трассе Байкало-Амурской магистрали – дополняют этот далеко не полный список. Зябовцы могли с уверенностью смотреть в будущее, но судьба приготовила новые, возможно, самые сложные за всю историю завода испытания рыночной экономикой.

Вторая половина 80-х гг. XX века вошла в историю нашей страны как «эпоха перестройки». Она стала последней попыткой партийно-советского руководства страны придать новый импульс развитию плановой экономики. Начался пересмотр принципов инвестиционной и структурной политики в сфере производства, вновь были подняты лозунги самоокупаемости, самофинансирования, хозяйственного расчета. Предполагалось, что при сохранении ряда плановых заданий (госзаказа) предприятия смогут самостоятельно формировать дополнительный «портфель заказов», исходя из условий рыночной конъюнктуры. Однако на практике чаще всего использовались традиционные административно-командные рычаги, и это далеко не всегда вело к положительному результату. Начался спад производства. Реальные сдвиги в экономической реформе наметились лишь в 1990 году, когда появились законы о малом предприятии, акционерных обществах, совместных предприятиях и частных банках. Именно тогда государственные предприятия и организации стали преобразовываться в различные частные и акционерные общества.

При переходе на рыночную экономику перед заводом также встали новые задачи: самовыживание, производство конкурентоспособной продукции, сохранение коллектива. Как принято считать с легкой руки писателей-сатириков, «спасение утопающих – дело рук самих утопающих». Заводчанам было не привыкать к реконструкции производства, но сейчас речь шла уже не только о модернизации технологических процессов. Необходимо было изменить форму собственности. Государственное предприятие завод ячеистого бетона превратился в закрытое акционерное общество «Завод ячеистого бетона». Это помогло спасти профессиональное ядро коллектива и хотя бы частично поддержать материально ветеранов заводского труда. Но само по себе акционирование тоже не гарантировало выживания в условиях «дикого капитализма» 1990-х гг. Предприятия индустрии в своем большинстве «дышали на ладан» и практически не занимались вопросами капитального строительства, сворачивалось строительство жилых домов и объектов соцкультбыта, традиционная продукция завода оказывалась всё менее востребованной.

В этих условиях руководством предприятия было принято неожиданное, довольно смелое и рискованное решение. На Брянском машиностроительном заводе закупили линию по производству стеновых блоков из газобетона. Монтаж линии был осуществлен силами заводских рабочих и собственных технических служб всего за три месяца. Даже невозможное порой бывает возможным, если к этому приложить определенные усилия. Летом 1992 года полуавтоматическая линия по производству калиброванного стенового блока и теплоизоляции была готова к работе.

Первую продукцию на рынке и частные лица, и организации встретили настороженно. Для многих более привычным был силикатный кирпич. Пришлось даже некоторым потребителям отдать часть продукции бесплатно, чтобы при постройке они сами смогли убедиться в достоинствах нового материала. Постепенно его авторитет начал возрастать. Наладился спрос со стороны фермеров, дачников, а потом и различных строительных организаций. В настоящее время годовой объем выпускаемых на заводе стеновых блоков из газобетона достиг 45 тыс. м^3, а главными потребителями продукции завода являются крупные объекты, такие как гипермаркеты, современные многоэтажки, магазины.

Стеновые блоки из газобетона прочно заняли свою нишу на рынке строительных материалов Алтайского края и близь лежащих регионов. Их использование в строительстве не только удобно и экономически выгодно, но подчас просто не имеет альтернативы. Показателем может служить ситуация 2010 года. Печальные события в с. Николаевка Алтайского края, уничтоженного огнем бушевавшего лесного пожара. И вновь слово Алексею Федоровичу Талюкину: «Очередная беда пришла – почти полностью выгорело село Николаевка. И опять выручил завод ячеистого бетона. Нужно было срочно, за два месяца построить 218 жилых домов, чтобы сельчане не остались зимой без крова. Я был на пепелище и видел, как бульдозеры сгребают головешки, а машины вывозят их… Наш «Алтайкоксохимстрой» был назначен генподрядчиком, всем руководил непосредственно президент концерна Михаил Гаврилович Фокин. Хотели строить из панелей, но местные предприятия были в состоянии обеспечить материалами строительство только 80-ти домов. Предлагали щитовые деревянные дома, но николаевцы отказались – опять, мол, можем сгореть. Остальные 138 объектов взял на себя завод ячеистого бетона. Наша проектная группа спроектировала дома специально из газобетона. ЗЯБ справился с поставкой блоков, и стоят теперь в Николаевке теплые, теплее панельных, дома из газобетона» [2, С. 53].

Сегодняшний ЗЯБ – это не только стеновые блоки. В 1997 году был освоен выпуск теплоизоляционных изделий для энергетиков – это скорлупа для трубопроводов и плитка для теплоизоляции промышленного оборудования. Эта продукция нашла своих потребителей не только на Алтае, но и в Красноярском крае, в Кемеровской, Иркутской, Читинской и Пермской областях. Наметился спрос на нее и в европейской части России.

В 1996 г. предприятию присвоен официальный статус «Лидер российской экономики», в октябре 1997 г. завод удостоен диплома Швейцарско-Российского Бизнес-клуба за преодоление экономического кризиса. В декабре 1997 г. ЗЯБ получил престижную международную награду «Британско-Восточноевропейской торгово-промышленной ассоциации Альфа-Бизнес-Клуба». В сентябре 2002 г. коллектив завода награжден дипломом I степени «Международной Академии реальной экономики». В 2003 г. заводу ячеистого бетона был вручен «Золотой лев» (международная награда) и звание «Лучшее предприятие XXI века» [3, С. 78].

Потребность в продукции ЗЯБа положительно сказалась и на стабильности коллектива. В данный момент на заводе работает полторы сотни человек и текучести кадров практически не существует. Это понятно: зарплата выдается вовремя, работники имеют все возможности для повышения квалификации, постоянно проводятся семинары и тренинги. Завод приглашает на практику студентов технических вузов и тем самым готовит для себя новые кадры. Подход руководства завода заключается не только и не столько в интересах самого завода, но и в том – а кто и как будет строить. КамАЗ, наполненный несколькими кубометрами блоков – это еще не дом, не коттедж, не административное здание. Это только материал, который лишь в руках профессионалов может стать реальным строением. Это знает город, это знает край, это знает любой строитель.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

1. Ивонин А.Р., Мариупольский А.М. Завод ячеистого бетона — от прошлого к будущему. Барнаул: Имидж-студия Слободчиковых, 2007. 104 с.
2. Мариупольский А.М. ЗЯБ. Вехи пути. Барнаул: Имидж-студия Слободчиковых, 2012. 120 с.
3. Наша с тобою судьба. Барнаул: ООО «Алтапресс», 2008. 144 с.
4. Положишник Ф. Вопросы дальнейшего развития строительной индустрии // Плановое хозяйство. М., 1958. № 6. С. 43—52.
5. Постановление Центрального Комитета КПСС и Совета министров СССР № 102 «О развитии жилищного строительства в СССР // Собрание постановлений правительства СССР. М: Госюриздат, 1957. №. 9. С. 332—348.

* * * * *

УДК 974.084 (571.6)
ББК 63.3(2)

Власов Сергей Александрович
кандидат исторических наук, старший научный сотрудник,
Институт истории, археологии и этнографии народов
Дальнего Востока Дальневосточного отделения РАН,
г. Владивосток, vlasov54@bk.ru

СТРОИТЕЛЬНАЯ ОТРАСЛЬ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА В ГОДЫ СОВЕТСКОЙ ВЛАСТИ

В статье исследован процесс создания, становления и развития строительной отрасли на Дальнем Востоке. Установлено, что строительная отрасль стала системообразующим фактором по формированию в регионе промышленности, социально-бытовой и культурной сферы, способствовала росту населению. Наивысшего развития строительная отрасль достигла в 1960–1980-е гг., когда были возведены крупные народнохозяйственные предприятия, построены жилищно-гражданские и социально-культурные объекты.

Ключевые слова: промышленное и жилищно-гражданское строительство, производство стройматериалов, индустриализация строительства, крупнопанельное домостроение.

Sergey A. Vlasov
candidate of historical sciences, senior research fellow,
Institute of history, archaeology and ethnography of the people
of the Far East, Far-eastern branch of the Russian Academy of Sciences,
Vladivostok, vlasov54@bk.ru

THE CONSTRUCTION INDUSTRY IN THE FAR EAST DURING THE SOVIET PERIOD

The article investigated the process of creation, formation and development of the construction industry in the Far East. It was found that construction industry has become the backbone factor for the formation of the region in the industry, household and socio-cultural sector, contributed to the growth of the population. The highest development of the construction industry reached in the 1960-1980-ies., when they were build major economic enterprise, build housing, civil and socio-cultural facilities.

Key words: industrial, housing and civil construction, production of building materials, industrial construction, large-panel construction.

Создание и становление строительной отрасли Дальнего Востока связано с индустриализацией, развернувшей в регионе в начале 1930-х гг. Строительство промышленных объектов и транспортных коммуникаций являлось главной задачей индустриализации. Согласно планам советского правительства, в регионе решено было создать крупные промышленные центры в Комсомольске-на-Амуре, Хабаровске, Благовещенске и ряде других городов возвести несколько заводов, некоторые предприятия построить в необжитых районах, практически на «ровном месте». Всего на Дальнем Востоке предполагалось пустить в эксплуатацию более ста крупных промышленных предприятий, среди них около 20 крупных заводов, имеющих общесоюзное значение [10, С. 89]. Преимущественно это были предприятия, обеспечивающие восточные районы СССР оборонной продукцией.

Широкомасштабные строительные работы развернулись в Комсомольске-на-Амуре, где строились стразу три крупных завода – авиационный, судостроительный и металлургический. Судостроительные заводы создавались в Благовещенске и Хабаровске, судоремонтные – в Николаевске-на-Амуре, Петропавловске-Камчатском и Советской Гавани. Возводились авторемонтные и нефтеперерабатывающие заводы. Одновременно с созданием промышленных предприятий необходимо было создавать объекты сопутствующей инфраструктуры – электростанции, транспортные коммуникации, предприятия легкой и пищевой промышленности, социально-культурные учреждения, жилье. При этом строительству промышленных объектов придавалось первостепенное значение, а возведение жилья, коммунально-бытовых и социально-культурных учреждений планировалось во вторую очередь.

Создание строительной отрасли было сопряжено с целым рядом трудностей: не хватало стройматериалов, рабочей силы, техники и механизмов. На стройплощадках применялся исключительно ручной труд. Лошади являлись главной тягловой силой, для перевозки стройматериалов использовался гужевой транспорт.

Нехватка строительных материалов со всей остротой поставило вопрос о необходимости их производства на Дальнем Востоке. В сравнительно короткие строки был построен Спасский цементный завод (1935 г.). Проводится реконструкция и расширение существующих кирпичных заводов, строятся новые.

Разрабатывались каменные, песчаные и щебеночные карьеры. В течение второй пятилетке (1933–1937 гг.) основные фонды промышленности стройматериалов выросли в семь раз, темпы развития превзошли общесоюзные. Выпуск цемента увеличился в 4,5 раза, кирпича – в 4,3 раза, извести – 3,8 раза [6, С. 146]. Тем не менее потребности региона в строительных материалах значительно превосходили местные производственные возможности, часть стройматериалов заводилась из Сибири и западных районов страны.

Кадровая проблема решалась за счет демобилизованных из армии и флота, добровольной мобилизации комсомольцев, промышленного переселения. Однако рабочие кадры плохо закреплялись, наблюдалась их высокая текучесть, что было вызвано низкой заработной платой, плохими жилищно-бытовыми условиями, перебоями в снабжении продовольственными и промышленными товарами. Из-за большой текучести кадров, слабой организации труда, низкой трудовой дисциплины многие новостройки называли «проходными дворами».

Одной из самых сложных бытовых проблем была жилищная. Половина всех строительных рабочих Дальнего Востока проживала во временных бараках [10, С. 49]. Но даже в бараках мест на всех не хватало. В Комсомольске-на-Амуре по прошествии трех лет после начала строительства (с 1932 г.) часть первостроителей города еще жила в землянках и палатках.

Несмотря на существующие трудности, строительная отрасль справлялась с государственными планами. Наряду с возведением объектов тяжелой промышленности, получило развитие транспортное строительство – к 1937 г. было построено 3500 км новых железнодорожных путей, была реконструирована часть Транссибирской железнодорожной магистрали (Уссурийская железная дорога) – были проложены вторые пути.

Помимо промышленного и транспортного строительства возводились объекты для армии и флота. С 1934 г. в заливе Советская Гавань началось строительство базы подводных лодок и сторожевых кораблей с сопутствующей инфраструктурой – жилыми и социально-бытовыми объектами [5, С. 224]. Подобные работы велись во Владивостоке, который был местом базирования Тихоокеанского флота и получил негласный титул «Дальневосточного Кронштадта».

Одной из особенностей развития строительной отрасли на Дальнем Востоке в годы предвоенных пятилеток являлось широкое использование принудительного труда. Многие объекты, прежде всего в Магаданской области, возводились руками заключенных. Для освоения Колымского края в ноябре 1931 г.

был создан Государственный трест по промышленному и дорожному строительству в районе Верхней Колымы – Дальстрой. В задачи треста входили строительство рабочих поселков, дорог, линий связи, добыча золота, расширение геологоразведочных работ, создание материально-технической базы для вовлечения в хозяйственный оборот природных ресурсов северо-восточных районов страны.

Вольнонаемные составляли в Дальстрое в среднем только 15% от общей рабочей силы, в то время как остальные 85% были заключенными. Динамика численности заключенных в Дальстрое была такова: 1934 г. – 32304 чел., 1935 г. – 44601 чел., 1936 г. – 62703 чел., 1939 г. – 163475 чел. [3, С. 242, 247]. Силами заключенных за десять лет в районах деятельности Дальстроя было построено свыше 3 тыс. км Колымской автодороги. В годы Великой Отечественной войны для авиатрассы Аляска – Сибирь (АлСиб), по которой в СССР поступали по ленд-лизу боевые самолеты из США, Дальстрой построил несколько крупных аэродромов.

Система лагерей НКВД, где содержались заключенные, была и в других районах Дальнего Востока. Силами заключенных строилась Байкало-Амурская магистраль (с началом Великой Отечественной войны строительство приостановилось), железные дороги Хабаровск – Комсомольск-на-Амуре, Пивань – Советская Гавань.

Со смертью И. В. Сталина в 1953 г. принудительный труд перестал широко использоваться в строительной отрасли Дальнего Востока, хотя в незначительных объемах от него не отказались. В тех местах, где были исправительно-трудовые лагеря, заключенные работали на строительстве различных объектов.

В годы Великой Отечественной войны строительная отрасль Дальнего Востока была сосредоточена на сооружении оборонительных объектов, на случай возможной войны с Японией. Строительные подразделения общесоюзных и общереспубликанских Наркоматов вместе с военными строителями возводили аэродромы, доты, дзоты, огневые точки для артиллерии и пулеметов, командные наблюдательные пункты, подъездные пути. В качестве трудовой повинности на строительные работы широко привлекалось местное гражданское население [9, С. 152–153]. Строительство объектов, напрямую не связанных с подготовкой к защите дальневосточной территории велось в ограниченных масштабах. К ним относились нефтеперерабатывающий завод им. Орджоникидзе и электростанция в Хабаровске, судоверфь в Николаевске-на-Амуре, лесозавод в пос. Хор.

В послевоенные годы строительная отрасль в регионе активного развития не получила, т.к. основное внимание уделялось

западным районам страны, пострадавшим от оккупации и военных разрушений. На Дальнем Востоке в основном завершалось строительство промышленных и транспортных объектов, начатых еще в предвоенные годы. Так было продолжено строительство порта Находка, которые начали строить в 1939 г., с началом войны строительство приостановилось и возобновилось в 1944 г., строительство вел трест «Дальморгидрострой».

Строительная отрасль получает развитие с середины 1950-х годов, что было вызвано рядом обстоятельств. Прежде всего, в стране завершился послевоенный восстановительный период, и страна могла обратить внимание на развитие своих восточных районов – Сибири и Дальнего Востока. С середины 1950-х гг. там начинаются крупномасштабные стройки. На Дальнем Востоке таковыми были строительство Амурского целлюлозно-картонного комбината, города-порта Находка, «Большого Владивостока», продолжалось возведение города Комсомольска-на-Амуре.

Еще одним обстоятельством, способствующим развитию строительной отрасли, явилось внедрение индустриальных методов строительства – применение сборных железобетонных конструкций, внедрение техники, механизмов, что позволило повысить производительность труда, сократить сроки возведения объектов. Начало этому процессу было положено после того, как ЦК КПСС и Совет Министров приняли постановления: «О развитии производства сборных железобетонных конструкций и деталей для строительства» (1954 г.), «О мерах по дальнейшей индустриализации, улучшению качества и снижению стоимости строительства» (1955 г.).

Со второй половине 1950-х гг. по всей стране началась реорганизация строительного производства – вместо множества мелких строительных контор создавались крупные строительные тресты и объединения, способные вести промышленное, жилищно-гражданское строительство с использованием новых технологий (сборный железобетон), ускоренными темпами, в больших объемах. Подобная реорганизация, хотя и чуть позже, чем в западных районах страны, была проведена и на Дальнем Востоке.

В феврале 1960 г. по приказу Министерства строительства РСФСР во Владивостоке было создано Главное управление по строительству г. Владивостока – Главвладивостокстрой (ГВС). Поначалу главк вел жилищно-гражданское строительство во Владивостоке, но с 1963 г. его деятельность расширилась на все территорию Приморского края, к этому времени общая численность работающих там составила почти 40 тыс. чел. Главвладивостокстрой выполнял работы по промышленному, жилищно-

гражданскому, сельскохозяйственному строительству. Эта была мощная строительная организация, в составе которой были пять строительных трестов, более двадцати заводов по выпуску стройматериалов, несколько механизированных колонн и автобаз.

Еще одним крупным строительным объединением на Дальнем Востоке стало созданное в январе 1963 в Хабаровске главное управление по строительству в Дальневосточном экономическом районе – Главдальстрой. В его состав вошли Хабаровское, Амурское, Сахалинское и Камчатское строительные управления. Главк объединил 18 строительных трестов, предприятия по производству стройматериалов, авторемонтные и деревообрабатывающие заводы, склады и конторы материально-технического снабжения, транспорт, обслуживающий строительство, строительную технику. Главдальстрой стал мощной строительной организацией, в 1967 г. в нем работали 75 тыс. чел.

Создание крупных строительных организаций, способных вести промышленное, жилищно-гражданское строительство, свидетельствовало, что строительная отрасль региона стала постепенно трансформироваться в строительную индустрию – комплекс предприятий, включающие заводы по выпуску строительных материалов и строительные организации, оснащенные техникой, механизмами, укомплектованные квалифицированными инженерно-техническими и рабочими кадрами, способными с высокой производительностью труда возводить различные народнохозяйственные объекты.

Помимо двух крупных строительных главков – ГВС и Главдальстрой, на Дальнем Востоке действовали также строительные объединения специализированного направления: Дальморгидрострой, Примортрансстрой, Дальэнергострой, Дальметаллургстрой, Трансспецстрой, Дальтехмонтаж, Дальстальконструкция. Они вели строительство портов, транспортных объектов (автомобильных и железных дорог, мостов и т.д.), линий электропередач, но кроме этого вели жилищное и социально-культурное строительство.

В социально-экономической истории Дальнего Востока период 1960–1980-х гг. являлся достаточно успешным, свидетельством чего является активное строительство промышленных предприятий, транспортных объектов, жилищно-гражданских зданий. Все эти процессы были обусловлены социально-экономическим подъемом, начавшимся в стране в середине 1950-х годов и стали возможны благодаря наличию в регионе развитой строительной отрасли.

В 1960-е гг. на Дальнем Востоке активно велось строительство объектов транспортной инфраструктуры. С 1962 г. в На-

ходке началось строительство второй очереди торгового порта. Строились новые причалы, предназначенные для переработки древесины, идущей на экспорт. В 1965 г. работы по реконструкции проводились во Владивостокском торговом порту – сооружались глубоководные причалы. Обустраивались порты Ванино, Магадан, Петропавловск-Камчатский, Холмск.

Возведение объектов транспортной инфраструктуры было продолжено в 1970-е гг. Осенью 1970 г. в бухте Врангеля близ Находки началось строительство крупного глубоководного морского порта Восточный, который в основном предназначался для поставок сырья на экспорт в Японию и другие страны Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР). Стройка была объявлена Всесоюзной комсомольской ударной, велась ускоренными темпами и уже в декабре 1973 г. там вступил в эксплуатацию первый причал для погрузки леса. В дальнейшем были сооружены причалы и терминалы для погрузки технологической щепы, угля, контейнеров.

В порту Ванино и Холмск велись работы по строительству морской переправы Ванино-Холмск, вступившей в эксплуатацию в 1973 г. и связавшей Сахалин с материком паромами по доставке железнодорожных составов.

С 1974 г. возобновилось, а фактически началось заново строительство Байкало-Амурской железнодорожной магистрали, которая связала дальневосточный город Комсомольск-на-Амуре и сибирский Тайшет. На территории Дальнего Востока БАМ прошел по Хабаровскому краю и Амурской области. Эта стройка стала крупнейшей в 1970-е гг. и завершилась в 1984 г.

Развитие промышленности, транспорта, сельского хозяйства, рост населения – всё это увеличивало потребности в электроэнергии и требовало ускоренного развития энергетики. В 1960–1970 гг. на Дальнем Востоке велось интенсивное энергетическое строительство, возводились новые электростанции. В 1960-е гг. в Амурской области было начато строительство Зейской ГЭС, в Магаданской области – Билибинской заполярной атомной электростанции. В 1973 г. на АТЭС в эксплуатацию была введена первая очередь, в декабре 1976 г. под нагрузку был поставлен последний четвертый энергоблок. Кроме этого в 1960–1970-е гг. были построены Амурская ТЭЦ, Ургальская ЦЭС, Южно-Сахалинская ГРЭС. В 1974 г. в Приморском крае начала работать Приморская ГРЭС. В годы девятой пятилетки (1971–1975 гг.) было начато строительство Колымской ГЭС – крупнейшей на северо-востоке СССР.

Все вышеперечисленные народнохозяйственные объекты были созданы благодаря работе строительной отрасли, введение их в эксплуатацию расширяло материально-техническую базу народного хозяйства, обеспечивало наращивание мощностей ин-

дустрии на современной технологической основе. Строительная отрасль стала системообразующей в развитии производственных сил региона. Помимо этого, велика была её роль в решении социальных проблем. От выполнения планов капитального строительства и роста его темпов зависело решение задачи по удовлетворению постоянно растущих материальных и культурных потребностей советских людей.

Одной из самых важных и сложных социальных проблем, к решению которых причастна строительная отрасль Дальнего Востока, была жилищная. Жилья всегда не хватало, в предвоенные и послевоенные годы его строили мало, большинство семей довольствовалось комнатой в коммунальной квартире (в лучшем случае) или комнатой в доме барачного типа. С конца 1950-х гг. началось массовое жилищное строительство, которое должно было «в кратчайшие сроки достигнуть значительного прироста жилищного фонда, чтобы в ближайшие 10–12 лет покончить в стране с недостатком в жилищах» [8, С. 359].

Для того чтобы справиться с грандиозными планами стали использовать новую технологию возведения зданий – крупнопанельное домостроение. Его внедрению и развитию способствовали два обстоятельства. Во-первых, к этому времени было налажено производство сборных железобетонных конструкций, которые широко использовались в строительстве. Во-вторых, с началом массового жилищного строительства перед строителями была поставлена задача – строить быстро, чтобы решить жилищную проблему в кратчайшие сроки. Добиться сокращения сроков строительства, и ускорить процесс возведения домов можно было при использовании крупнопанельного домостроения.

Строительство крупнопанельных домов осуществлялось силами домостроительных комбинатов (ДСК), которые не только производили все основные строительные конструкции, транспортировали их на стройплощадки, монтировали, но и вели отделочные работы, а затем сдавали готовые к заселению дома.

Первые ДСК появились на Дальнем Востоке в начале 1960-х годов. С января 1963 г. начал работать домостроительный комбинат во Владивостоке. В апреле 1964 г. был создан домостроительный комбинат в Хабаровске, в марте 1965 г. – в Благовещенске. В дальнейшем домостроительные комбинаты были созданы и в северных районах Дальнего Востока – Камчатской, Магаданской и Сахалинской областях.

Крупнопанельное домостроение постепенно стало доминирующим в жилищном строительстве. Так, в Приморском крае в девятой пятилетке (1971–1975 гг.) удельный вес крупнопанельного домостроения в общем объеме жилищного строительства

составил 30%, а в десятой (1976–1980 гг.) – 44% [2, Ф. 26, Оп. 37, Д. 262, Л. 163].

Благодаря работе домостроительных комбинатов крупнопанельное домостроение заняло ведущие позиции в жилищном строительстве на Дальнем Востоке. За счет быстрого возведения домов из панелей удалось в сравнительно короткие сроки обеспечить большинство семей дальневосточников благоустроенным жильём. Вместе с тем, необходимо отметить, что крупнопанельные дома вследствие особенностей их конструктивного решения внешне мало отличались друг от друга. В градостроительном отношении с точки зрения архитектурной композиции застройка жилых микрорайонов крупнопанельными домами создавала определенную монотонную унылость в облике дальневосточных городов, особенно тех, которые располагались на равнинной местности. Города, расположенные на сопках (такие как Владивосток, Петропавловск-Камчатский, Холмск) смотрелись лучше за счет террасного расположения зданий. Вместе с тем, необходимо отметить, что решить жилищную проблему, не используя крупнопанельное домостроение, было невозможно. При всех его издержках (невысокое качество, однообразность застройки) приоритетность на его развитие себя оправдала.

Помимо жилищного строительства в 1960–1980-е гг. в городах Дальнего Востока активно велось возведение объектов социально-культурного назначения – школ, кинотеатров, домов культуры, театров, библиотек, домов быта, различных предприятий торговли и службы быта, лечебно-медицинских учреждений. Наибольшее их количество возводилось в краевых и областных центрах, что было вполне объяснимо. Поскольку в них проживала значительная часть населения, кроме того они традиционно являлись центрами культурной, образовательной и интеллектуальной жизни региона.

Во Владивостоке в 1970-е гг. были построены здания цирка, почтамта, краевого драмтеатра им. А.М. Горького, за сооружение которого коллектив архитекторов и строителей в 1976 г. получил Государственную премию Совета Министров РСФСР.

Несколько крупных общественных зданий, получивших высокую оценку, было построено в Хабаровске: театр музыкальной комедии, гостиница «Интурист», конференц-зал. В Южно-Сахалинске в 1976 г. открылся новый железнодорожный вокзал. В Благовещенске в 1979 г. построили первый в Амурской области широкоформатный кинотеатр «Россия», а в Петропавловске-Камчатском – здание областной библиотеки.

Активное промышленное и жилищно-гражданское строительство, начавшееся на Дальнем Востоке с конца 1950-х гг. велось поначалу только в городах, однако в последствие оно

развернулось и в сельской местности. Согласно господствующей тогда идеологии, предполагалось ликвидировать социально-бытовые различия между городом и деревней. В новой программе КПСС, принятой на XXII съезде партии в октябре 1961 г. было записано: «Постепенно колхозные деревни и села преобразуются в укрупненные населенные пункты городского типа с благоустроенными жилыми домами, коммунальным обслуживанием, бытовыми предприятиями, культурными и медицинскими учреждениями» [4, С. 291].

Для осуществления сельского строительства стали создаваться строительные организации, которые возводили как производственные помещения (фермы, коровники, склады), так и объекты социально-культурного назначения. В период с 1961 по 1967 гг. специализированные строительные организации «Сельстрой» были созданы во всех краях и областях Дальнего Востока. Кроме этого с середины 1960-х гг. создаются передвижные механизированные колонны (ПМК).

Помимо этого, создавались и другие строительные организации. В конце 1960-х гг. в Приморском крае была создана крупная строительная организация – «Главдальводстрой», основными задачами которой являлось строительство рисовых систем и проведение комплекса мероприятий по улучшению земледелия. Главк также занимался жилищным строительством, прежде всего в рисоводческих совхозах.

В ряде сел Дальнего Востока строились многоквартирные дома со всеми коммунальными услугами, хотя подобное строительство в некоторых случаях было неоправданно, поскольку сельские жители предпочитали дома усадебного типа с земельным участком и надворными постройками, для того чтобы заниматься подсобным хозяйством. Тем менее позитивным моментом развернувшегося жилищно-гражданского строительства в сельской местности следует считать изменение облика сел и поселков Дальнего Востока – там появились жилые дома, общественные здания, не уступающие городским объектам. Тем самым строительная отрасль региона внесла свой вклад в преобразование дальневосточных сел.

С 1985 г. в истории нашей страны начался новый этап. Новым руководством страны во главе с М.С. Горбачевым была предпринята попытка придать ускорению социально-экономическому развитию страны. Были предприняты меры и по развитию строительной отрасли, одной из главных задач которой стала активизация жилищного строительства. С 1986 г. в стране начала реализовываться программа «Жилье 2000», ставящая цель к 2000 г. обеспечить каждую советскую семью отдельной квартирой или домом.

Перед строительной отраслью региона была поставлена сложная задача – необходимо было значительно увеличить объемы жилищного строительства. В рамках жилищной программы на 12-ю пятилетку на Дальнем Востоке планировалось построить 22,7 млн. кв. м жилой площади [1, С. 160]. Для сравнения отметим, что за 11-ю пятилетку в регионе построили 14,7 млн. кв. м [7, С. 248-249], т.е. предусматривался рост на 65%.

Для того чтобы резко увеличить объемы жилищного строительства требовалось, прежде всего, повысить производство стройматериалов и решить проблему кадров. Без решения этих двух важных задач значительный рост объемов жилищного строительства был не возможен.

Проблему стройматериалов пытались решить, добиваясь 100% эффективности работы существующих заводов по производству сборных железобетонных конструкций, кирпича, цемента, извести, щебенки, строительству новых предприятий.

Сложно решалась кадровая проблема. В строительстве людей всегда не хватало. За предыдущие годы труд строителя практически не изменился, в нем по-прежнему преобладала физическая работа, связанная с мускульным напряжением. Уровень механизации был низкий. К тому же большая часть работ проводилась на открытом воздухе, при низкой температуре воздуха. Учитывая все эти обстоятельства, наблюдалась тенденция, когда молодежь не стремилась идти работать на стройки, да и люди, проработавшие в строительстве несколько лет, при первой возможности меняли место работы и профессию строителя на другую, менее тяжелую и более оплачиваемую.

Для решения кадровой проблемы было решено привлекать иностранную рабочую силу из дружественных СССР стран АТР – Вьетнама, КНДР. С 1989 г. с началом нормализации отношений с Китаем стали привлекать и китайских рабочих.

Среди мер, намеченных по ускорению жилищного строительства, помимо существующего государственного строительства было решено задействовать и другие ресурсы. Такие как строительство хозяйственным способом, т.е. силами промышленных и сельскохозяйственных предприятий, когда они использовали собственные средства, технику, рабочую силу. Другими средствами увеличения объемов жилищного строительства стала молодежная инициатива в рамках движения молодежных жилых комплексов (МЖК), а также активизация индивидуального строительства. Благодаря всем этим мерам, предпринятым по реализации жилищной программы, удалось повысить объемы жилищного строительства. В 1989 г. на Дальнем Востоке в эксплуатацию сдали 3 млн. 716 тыс. кв. м жилой площади [1, С. 176]. Этот показатель стал своеобразным пиком в жилищном

строительстве, достигнутым строительной отраслью региона за годы советской власти не превзойденным по сей день.

Оценивая процесс зарождения, становления и развития строительной отрасли на Дальнем Востоке в годы Советской власти, отметим, что она способствовала комплексному социально-экономическому развитию региона – проведению индустриализации и формированию крупных промышленных предприятий, дальнейшему освоению и повышению экономического потенциала дальневосточной территории, подъему урбанизации и совершенствованию социальной структуры, росту народонаселения, созданию культурной среды. Наиболее успешным периодом в развитии строительной отрасли были 1960–1980-е гг., в то время она стала одним из крупнейших сегментов экономики региона. Строителями были возведены промышленные предприятия, транспортные коммуникации, социально-культурные объекты, жилые дома. Дальний Восток получил ту основу, которая помогла пережить кризисные явления 1990-х гг., а в дальнейшем с начала 2000-х гг. перейти к стабильному социально-экономическому развитию, которое, несмотря на существующие трудности, продолжается, что дает основания с оптимизмом смотреть в будущее региона.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

1. Власов С.А. Жилищное строительство на Дальнем Востоке (1946–1991 гг.). Владивосток: Дальнаука, 2008. 204 с.
2. Государственный архив Приморского края.
3. ГУЛАГ: Экономика принудительного труда. М.: РОССПЭН, 2005. 320 с.
4. XXII съезд Коммунистической партии Советского Союза. 17–31 октября 1961 г. Стенограф. отчет. Т. 3. М.: Госполитиздат, 1962. 588 с.
5. Зайцев Ю.М. Военно-морская инфраструктура Тихоокеанского флота в системе морской обороны дальневосточных рубежей СССР 1931–1941 гг.: дисс. канд. ист. наук. Владивосток, 2002. 376 с.
6. История Дальнего Востока (от эпохи первобытнообщинных отношений до наших дней). Макет в 4-х томах. Том 3. Книга 7: Советский Дальний Восток в период восстановления и реконструкции народного хозяйства (ноябрь 1922–1937 г.). Владивосток: ДВО АН СССР, 1977. 292 с.
7. Народное хозяйство РСФСР в 1985 г. Стат. ежегодник. М.: Финансы и статистика, 1986. 398 с.
8. Постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР 31 июля 1957 г. «О развитии жилищного строительства в СССР» // Решения партии и правительства по хозяйственным вопросам. Сб. док. Т. 4. М.: Политиздат, 1968. С. 355–370.
9. Ткачева Г.А. Оборонный потенциал Дальнего Востока СССР в годы Великой Отечественной войны (1941–1945). Хабаровск: ХКМ им. Н.И. Гродекова, 2013. 340 с.
10. Унпелев Г.А. Завершение социалистической реконструкции промышленности Дальнего Востока (1933–1937 гг.). Владивосток: Дальневосточ. кн. изд-во, 1975. 256 с.

РЕЗОЛЮЦИЯ ВСЕРОССИЙСКОЙ НАУЧНОЙ КОНФЕРЕНЦИИ «СИБИРСКИЕ СТРОИТЕЛИ: СОБЫТИЯ И СУДЬБЫ»

25–26 ноября 2016 г. в г. Сургуте состоялась Всероссийская научная конференция «Сибирские строители: события и судьбы». Организатором конференции выступил Сургутский государственный университет.

В рамках конференции были обсуждены актуальные проблемы истории развития строительной отрасли, теоретико-методологические, практические и гуманитарные вопросы отечественной строительной промышленности. В докладах научной конференции был представлен анализ исторического опыта развития строительного дела в России, Сибири и Западно-Сибирском нефтегазовом комплексе.

Участники конференции отметили:

– особую роль профессии строителя в истории Российского государства;

– положительный опыт проведения подобных конференций по проблемам строительной отрасли России в историческом знании;

– значимость привлечения новейших теоретико-методологических подходов для расширения исследовательского поля и полноценной исторической репрезентации строительного дела в России;

– необходимость формирования научно-дискуссионной площадки для коммуникации между учеными-историками, гуманитариями и строителями-практиками.

Участники конференции согласовали общую научную позицию в историческом понимании задач развития отечественной строительной промышленности и выработали следующие **рекомендации** руководителям строительных предприятий, управлений и департаментов архитектуры и градостроительства российских муниципалитетов и регионов:

– обеспечить поддержку проведения всероссийских научных конференций по истории российской строительной отрасли в целях налаживания диалога между производственной элитой и историческим научным сообществом;

– учитывать исторический опыт при разработке стратегических программ развития строительного комплекса России;

– привлекать профессиональное историческое сообщество для написания трудов по истории строительных предприятий и выдающихся личностей отрасли;

– обеспечить сохранение исторической памяти строительного освоения Сибири;

– создавать памятные места, посвященные строителям г. Сургута, Югры и Сибири;

– обеспечить информационную и финансовую поддержку создания сборника воспоминаний и документов по истории строительного дела Югры;

– создать на базе Сургутского государственного университета аудиторию-музей истории строительства города Сургута;

– разработать и выпустить в свет календарь памятных дат и персоналий истории строительной отрасли Югры и города Сургута.

СОДЕРЖАНИЕ

УДК 338.45:69(091)(571.122)
ББК 65.31г(2-6Хан)
С341

Редакционная коллегия:

отв. редактор Игорь Николаевич Стась
(к.и.н., старший преподаватель, старший научный сотрудник,
Сургутский государственный университет)

Денис Валериевич Кирилюк
(к.и.н., доцент, заведующий кафедрой истории России,
Сургутский государственный университет)

Марина Аскольдовна Авимская
(к.и.н., доцент, заведующая кафедрой всеобщей истории
и археологии, Сургутский государственный университет)

Александр Сергеевич Иванов
(к.и.н., старший преподаватель, Сургутский государственный университет;
доцент, Сургутский институт нефти и газа)

Сибирские строители: события и судьбы / Сборник статей Всероссийской научной конференции (г. Сургут, СурГУ, 25–26 ноября 2016 г.). – Курган: ООО «Курганский Дом печати», 2017. – 564 с.

В сборник научных статей включены материалы участников Всероссийской научной конференции «Сибирские строители: события и судьбы» (г. Сургут, СурГУ, 25–26 ноября 2016 г.). Исследовательские работы сборника раскрывают роль строительного дела в российской истории. Авторы анализируют проблемы развития строительной промышленности в Сибири и России, раскрывают экономические и социальные факторы строительства, выявляют трудовые и жилищно-бытовые условия жизни строителей в разные исторические периоды. Особое внимание уделено истории строительной отрасли в Западно-Сибирском нефтегазовом комплексе: становлению строительных организаций и стройиндустрии, формированию коллективов строителей, строительству жилья, транспортной инфраструктуры, социальных и культурных учреждений.

Издание предназначено для историков, строителей, нефтегазостроителей, архитекторов, экономистов, социологов и всех тех, кто интересуется историей строительной отрасли Сибири и России.

Издание сборника осуществлено при финансовой поддержке ООО «Сибпромстрой-Югория»

В оформлении обложки использованы фотоматериалы из фондов Государственного архива Тюменской области и Сургутского краеведческого музея

ISBN 978-5-9909530-3-1

© Коллектив авторов, 2017
© Сургутский государственный университет, 2017

Дизайн, компьютерная верстка – Т. Михайлова. Корректор И. Стась.

Формат 60x90/16. Печать офсетная. Бумага офсетная 80 г/м^3.
Объем 35 физ. печ. л. Тираж 150 экз. Заказ 1499.

Изготовлено и отпечатано в ООО «Курганский Дом печати»,
640022, г. Курган, ул. К. Маркса, 106, e-mail: zpress@pkzaural.ru